

O PORTO SECO DE DIONÍSIO CERQUEIRA - SC - UM CAMINHO  
À INTEGRAÇÃO BRASIL - ARGENTINA

Antonio Carlos Bottan

DISSERTAÇÃO APRESENTADA AO  
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO  
DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
COMO REQUISITO À OBTENÇÃO DO TÍTULO  
DE MESTRE EM CIÊNCIAS HUMANAS - ESPECIALIDADE DIREITO

Orientador: Prof. Dr. Christian Guy Caubet

FLORIANÓPOLIS.

1 9 9 1

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS  
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO

A dissertação O PORTO SECO DE DIONÍSIO CERQUEIRA - SC - UM  
CAMINHO À INTEGRAÇÃO BRASIL - ARGENTINA

elaborada por ANTONIO CARLOS BOTTAN

e aprovada por todos os membros da Banca Examinadora, foi julgada  
adequada para a obtenção do título de MESTRE EM DIREITO.

Florianópolis, 23 de outubro de 1991.


BANCA EXAMINADORA

  
Prof. Dr. Christian Guy Caubet - Presidente

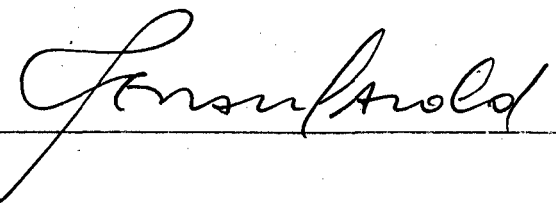
Prof. Dr. Volnei Ivo Carlin - Membro

Profª Drª Vera Grillo - Membro

Professor Orientador:

  
Prof. Dr. Christian Guy Caubet

Coordenador do Curso:

  
Prof. Dr. Cesar Luiz Pasold

**AGRADECIMENTO**

*Agradeço a todos que  
contribuíram para o  
êxito da conquista  
do título de Mestre.*

## SUMÁRIO

RESUMO .....	VI
RESUMEN .....	IX
INTRODUÇÃO .....	XII
CAPÍTULO I: A INTEGRAÇÃO BRASIL - ARGENTINA .....	1
1. O CONCEITO DE INTEGRAÇÃO .....	1
2. EXPERIÊNCIAS DE INTEGRAÇÃO PELA VIA DO DIREITO .....	10
3. A INTEGRAÇÃO BRASIL - ARGENTINA .....	17
4. UM CONTINENTE À DERIVA: AMÉRICA LATINA E O CARIBE .....	50
4.1 <u>Dívida Externa</u> .....	56
NOTAS DE REFERÊNCIA .....	61
CAPÍTULO II: ASPECTOS ECONÔMICOS DE SANTA CATARINA E DO OESTE CATARINENSE .....	63
1. ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS DE SANTA CATARINA .....	63
1.1 <u>Demonstração, por amostragem, da Economia Catarinen-</u> <u>se</u> .....	65
2. ASPECTOS ECONÔMICOS DO OESTE CATARINENSE .....	93
2.1 <u>Indústrias exportadoras do Oeste Catarinense</u> .....	101
2.1.1 Grupo SADIA .....	101
2.1.2 Organizações Chapecó .....	104
2.1.3 Cooperativa Central Oeste Catarinense Ltda. ....	105
2.1.4 Seara Industrial (Grupo Ceval) .....	109
2.1.5 Indústria de Madeiras Tozzo Ltda. ....	111
2.1.6 INDESTEL .....	112
3. ASPECTOS HISTÓRICOS DO OESTE CATARINENSE .....	114
3.1 <u>O Tratado de Madrid e o Oeste Catarinense</u> .....	118
3.2 <u>Limites entre o Brasil e a Argentina: visão históri-</u> <u>ca</u> .....	120
3.3 <u>Colonização e meios de comunicação: fatores de inte-</u> <u>gração</u> .....	122

NOTAS DE REFERÊNCIA .....	127
CAPÍTULO III: O PORTO SECO DE DIONÍSIO CERQUEIRA E O PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL .....	128
1. O PORTO SECO DE DIONÍSIO CERQUEIRA .....	130
1.1 <u>Caracterização do Município de Dionísio Cerqueira e do Porto Seco</u> .....	130
1.2 <u>Estrutura sócio-econômico-política de Dionísio Cerqueira</u> .....	131
1.3 <u>Zona especial de uso aduaneiro</u> .....	142
1.4 <u>Porto Seco: criação do Direito Interno Brasileiro</u> ....	145
1.5 <u>O exemplo dos transportes e o modelo de acordo comercial</u> .....	151
1.6 <u>O lado argentino do Porto Seco</u> .....	155
1.7 <u>Porto Seco: proximidade paraguaia</u> .....	161
2. O PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL .....	173
2.1 <u>O Terminal de São Francisco do Sul</u> .....	176
2.2 <u>Acessos rodoviários ao Porto de São Francisco do Sul</u> .	181
2.3 <u>Acessos ferroviários ao Porto de São Francisco do Sul</u> .	183
2.4 <u>Características do Porto de São Francisco do Sul</u> .....	184
CONCLUSÃO .....	189
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	198
ANEXOS .....	204
LISTA DE QUADROS .....	205
LISTA DE MAPAS .....	206
LISTA DE TABELAS .....	207
LISTA DE GRÁFICOS .....	208

## RESUMO

O presente trabalho tem como propósito traçar a trajetória de uma proposta para a integração Brasil - Argentina, como um caminho possível, prático e econômico, com vistas à inserção do Estado de Santa Catarina no mundo, com a internacionalização de suas economias.

A via de integração eleita é o Porto Seco de Dionísio Cerqueira, como realidade e espaço físico fronteiriços, situado nos limites do Município de Dionísio Cerqueira (Extremo Oeste de Santa Catarina), com Bernardo de Irigoyen (Província de Misiones, na Argentina).

O Porto Seco de Dionísio Cerqueira é caracterizado, neste estudo, também, como uma realidade jurídico-política, de reconhecimento local, regional, nacional e internacional.

O objetivo principal desta proposta de integração é demonstrar a possibilidade de melhor aproveitamento do natural Porto Seco de Dionísio Cerqueira (único porto seco habilitado entre o Brasil e a Argentina), como um meio de passagem internacional, como um instrumento de comunhão das economias regionais, dotando-o de infra-estrutura de que, no momento, se ressente.

Para comprovar a existência de condições de viabilização da idéia inicial, é feita a análise, por amostragem, da estrutura

sócio-econômica das micro-regiões de Santa Catarina, dos aspectos históricos do Oeste Catarinense (O Tratado de Madrid, a questão dos limites entre o Brasil e a Argentina, a colonização e os meios de comunicação, como fatores de integração), de seus aspectos bio-geográficos, da estrutura sócio-econômico-política do Município de Dionísio Cerqueira e da zona especial de uso aduaneiro do Porto Seco.

Para melhor compreensão da proposta, examina-se o lado argentino do Porto Seco e se avalia a proximidade paraguaia, como elementos integrativos.

Para a solidificação da proposta, apresenta-se o referido porto, como uma criação do Direito Interno Brasileiro (legislação que reflita e permita a desejada integração dos povos dos países limítrofes, respeitado o Direito Internacional e a Soberania das Nações interessadas na cooperação mútua, com incentivo ao transporte rodoviário, férreo e marítimo).

Como vias possíveis de integração, o Oceano Atlântico, onde a BR 101 é o principal caminho de acesso, tomando, como pontos de referência o Porto Seco de Dionísio Cerqueira e o Terminal de São Francisco do Sul.

A análise avaliativa de todo o processo de implementação da proposta permite que se conclua afirmando que, na concepção do projeto, levou-se em conta tanto a posição privilegiada e estratégica do Município de Dionísio Cerqueira, como a redução de distâncias entre os diversos centros econômicos brasileiros e estrangeiros.

A proposta alicerça-se na Teoria da Integração, como principal referencial teórico do trabalho.

Através do histórico do processo integrativo brasileiro - argentino, procura-se mostrar os avanços, os recuos e as aparentes contradições que o tema oferece, como parte de um processo maior e complexo, desenvolvido na América Latina e no Mundo.

O processo de integração é delineado como um processo aberto e a fronteira como uma mera realidade física, que não pode servir de obstáculo à integração regional.



## RESUMEN

El presente trabajo tiene como finalidad dibujar el trayecto de una propuesta para la integración Brasil - Argentina, como un posible, práctico y económico camino, que conducirá Santa Catarina en el mundo, con la internacionalización de sus economías.

La vía de la integración elegida es "Porto Seco de Dionísio Cerqueira", como realidades y espacios físicos fronterizos, establecido en los límites del municipio Dionísio Cerqueira y Bernardo de Irigoyen (Misiones - Argentina).

El "Porto Seco de Dionísio Cerqueira" se presenta caracterizado en el presente estudio también como una realidad jurídico-política, así reconocida en el ámbito local, regional, nacional y internacional.

La principal finalidad de la presente propuesta es demostrar la posibilidad de mejor aprovechar el natural "Porto Seco" de Dionísio Cerqueira (Único puerto seco habilitado entre Brasil y Argentina), como un medio de pasaje internacional, como un instrumento de comunión de las economías regionales, con dotación de la estructura, hoy inexistente.

Para que quede demostrada la existencia de condiciones de ejecución de la idea inicial, es hecha la análisis, en la forma

de muestra, de la estructura social y económica de las micro-regiones de Santa Catarina, de los aspectos históricos del Oeste de la misma provincia (El Tratado de Madrid, la cuestión de los límites entre Brasil y Argentina, la colonización y los medios de comunicación existentes, como factores de integración), de sus aspectos biogeográficos, de la estructura social, económica y política de "Dionísio Cerqueira" y de la zona especial de uso aduanero.

Objectivando mejor comprender la propuesta, se examina la parte argentina del "Porto Seco" y se evalúa la proximidad paraguaya, como elementos de integración.

Para solidificar la propuesta, se hace la presentación del referido puerto como una creación del Derecho Interno Brasileño, vía legislación que refleje y permita la deseada integración de los pueblos de los países de frontera, con respecto al Derecho Internacional y a la Soberanía de las Naciones interesadas en la mutua cooperación, estimulando el transport rodoviario, ferroviario y marítimo.

Surgen, como posibles vías de integración, el Oceano Atlántico, adonde la BR 101 es el principal camino de acceso, considerados los puntos extremos del Puerto de "Dionísio Cerqueira" y el Terminal de "São Francisco do Sul".

La análisis de todo el proceso de ejecución de la propuesta permite concluir que la concepción del proyecto contempla tanto la posición privilegiada y estratégica del Municipio de "Dionísio Cerqueira", como la reducción en las distancias entre los diversos centros económicos brasileños.

La propuesta se fundamenta en la Teoría de la Integración,

como principal base del trabajo.

Por medio del histórico del proceso de integración brasileño - argentino, se muestra los avances, los retrocesos y las aparentes contradicciones que el tema ofrece, como parte de un proceso mayor y complejo, desarrollado en América Latina y en el Mundo.

El proceso de integración aparece dibujado como un proceso abierto y la frontera como una mera realidad física que no puede impedir la integración regional.

## INTRODUÇÃO

O Porto Seco de Dionísio Cerqueira, quando efetivamente incrementado, não valerá somente pelo que poderá trazer de benefícios imediatos, a nível regional e bilateral (Brasil - Argentina). Sua importância situa-se no campo internacional.

Neste momento crítico, em que os problemas afetam a todos, sabe-se que não existem fórmulas prontas, simples e fáceis para a superação dos obstáculos internacionais ao desenvolvimento. O esforço conjunto conduzirá os povos ao uso consciente de todos os instrumentos capazes de aprofundar o diálogo Norte e Sul, de inventar e promover fórmulas de aproximação entre os países do Sul, como a própria integração latino - americana exemplifica.

Os instrumentos da integração servem, também, para que a América Latina encontre um momento de introspecção. A unidade latino - americana aumentará a presença dos países que a compõem, no mundo. Facilitará o diálogo com outras regiões e a implementação de reivindicações históricas dos latino - americanos e dos países em desenvolvimento, como a da Nova Ordem Econômica Internacional.

Este trabalho mostrará que o movimento integracionista, em suas mais autênticas expressões, não é, ou não pôde ser, uma política exclusivamente governamental. É uma proposta que vale porque tem amplo apoio aos seus objetivos. Falta, apenas, enrai-

zar esse apoio, dar-lhe conteúdo político, e, para isto, as iniciativas governamentais representam uma contribuição construtiva.

A integração é, neste contexto, fruto do interesse coletivo.

O trabalho revelará que as perspectivas de integração não podem ser enfocadas apenas sob o aspecto econômico. A visão político-cultural e histórica não pode ser relegada, no processo de integração.

Há trinta anos, dava-se ênfase às questões econômicas, sociais e tecnológicas da integração. A época assim recomendava, porque a América Latina havia vivido de privações.

Hoje, todavia, a integração também ocorre nos planos cultural, intelectual e político.

O tema - sugestão "O Porto Seco de Dionísio Cerqueira - SC - Um caminho à integração Brasil - Argentina" apresenta-se como um caminho visto como viável, econômico, prático, enfim, factível, para a promoção de mais alguns passos do homem latino-americano. Trata-se de um espaço físico fronteiriço, como um novo marco da integração maior.

O Porto Seco, como realidade material, requer melhor aproveitamento, cuja utilização, hoje, é pouco significativa. Será ele o elo de inter-relacionamento das Comunidades interessadas, podendo ser mais um instrumento comum de participação dos países da América Latina, para sua inserção no Mundo. Para tanto, somar-se-ão experiências, bens e serviços, usufruindo, os participantes, ao final, vantagens recíprocas.

A principal idéia defendida neste trabalho é a manuten-

ção, a ampliação, a modernização e a dotação de nova estrutura ao Porto Seco de Dionísio Cerqueira, realidade que delimita a passagem seca entre o Município Catarinense de Dionísio Cerqueira e o de Bernardo de Irigoyen, da Província de Misiones, na Argentina.

Aparece referido porto, na presente proposta, como uma realidade jurídico-política, reconhecido internacionalmente. Sua existência, pelo que se verá no desenvolvimento do tema, traduzirá o desejo de cooperação. Não foi projetado para servir de canal de discórdia entre os povos de suas fronteiras.

A ação sinérgica é a tônica que norteará a ação das autoridades regionais brasileiras.

Traçou-se, como objetivos deste estudo:

a) a melhor utilização do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, como um novo meio de integração "Brasil - Argentina";

b) analisar as condições sócio-econômicas dos municípios catarinenses, em especial do Oeste do Estado, para demonstrar a pujança da economia catarinense, no processo integrativo internacional;

c) comprovar a existência de condições de desenvolvimento da proposta inicial, por amostragem, da realidade histórica oeste-tina (limites geográficos, aspectos bio-geográficos e estrutura sócio-econômico-política) do Município sede do porto seco em estudo;

d) descrever a zona especial de uso aduaneiro do Porto Seco de Dionísio Cerqueira;

e) levantamento dos requisitos paraguaios, como forma de

relacionar-se como um novo país, por meio do Porto em questão;

f) solidificação da proposta, com a adoção de legislação específica, que reflita e propicie a almejada integração dos povos dos países limítrofes e que fomente o transporte rodoviário, férreo e marítimo;

g) respeito ao Direito Internacional e à Soberania das Nações empenhadas no processo participativo, bem como aos convênios e outros documentos firmados pelos países limítrofes e respectivos comitês de fronteiras;

h) o reconhecimento do Oceano Atlântico, das BRs 282, 283, 373, 467, 468, 473, 158, 101 e SCs 480 e 466, entre outras, como vias possíveis de integração entre a Região do Extremo Oeste Catarinense e o Terminal de São Francisco do Sul;

i) barateamento dos custos dos produtos consumíveis, pela população, com a redução de distâncias que a proposta oferece;

j) eliminar os entraves burocráticos e alfandegários, que as fronteiras, dada sua organização estática, os instituíram e os mantêm;

l) definir a fronteira seca como forma de aproximação dos povos e não como instrumento de produção de discórdia;

m) definir o processo de integração como um processo aberto, dinâmico, permeável, que admite sugestões, troca de experiências e novas formas de operacionalizá-la.

Não se pretende realizar uma exposição exaustiva do assunto; muito pelo contrário, este trabalho é, apenas, um ensaio à Teoria de Integração, buscando concretizá-la em um espaço físi-

co conhecido, que ofereça o ambiente necessário ao incremento da idéia. Objetiva-se, sobretudo, demonstrar, pela práxis vivenciada, que é possível desenvolver-se, a partir do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, um caminho prático e comprometido com a integração global, apesar de sua atual estrutura impregnada de aparentes contradições e deficiências de infra-estrutura.

As reflexões desenvolvidas, ao longo do processo de pesquisa, originaram o presente trabalho, cuja estrutura organizacional apresenta duas partes, composta por capítulos.

No item 1, do Capítulo I - O conceito de integração - apresenta-se o tema integração a partir do conceito semântico de integração, passando pelo conceito de integração das economias (sob a ótica estrutural) e pelo conceito de integração completa (obtido com a unificação das economias), bem como pela criação de uma autoridade supranacional e, finalmente, chegando ao conceito de integração social.

Ver-se-á que o processo de integração não pode ser considerado unicamente pelos seus aspectos comerciais, pois existem outros ingredientes a serem analisados, como a dimensão social da integração, nela incluindo-se as avaliações comparativas sociais, específicas dos países do Cone Sul.

Recomenda-se, adiante, programas conjuntos para a formação de recursos humanos, eis que, neles, as possibilidades de êxito do processo integrativo são mais latentes. Sugere-se, como um aspecto fundamental no projeto de integração do Cone Sul e da América Latina, atenção à educação em sentido amplo e escolar, vista como um meio para a integração, com sentido condicionante, estratégico e interdependente.



O trabalho revela preocupação com a integração interna (cultural, econômica, etc.), de cada país componente do processo integrativo, sem o que a integração maior (internacional) não será obtida.

Reconhece-se a importância dos Acordos e Protocolos da área de integração, mas são entendidos como meros instrumentos teórico-burocráticos, que não podem esgotar-se em si próprios.

A integração é um processo amplo, complexo, planejado em etapas, cuja implantação e desenvolvimento precisam ser paulatinos, ajustados à realidade das partes nele interessados.

Sob o enfoque "Experiências de integração pela via do direito", faz-se um relato das experiências de integração, pela via do direito, a partir da grande depressão do decênio de 1930 e da 2ª Guerra Mundial. Mostra-se que a referida depressão provocou efeitos devastadores sobre as economias nacionais e a desintegração da economia mundial.

Após, exibe-se a relação de organismos e órgãos internacionais, seus objetivos e seus problemas, como o FMI (Fundo Monetário Internacional), o Bretton Woods, o GATT (General Agreement ou Tariffs and Trade), de 1948, a ONU (Organização das Nações Unidas), a OEA (Organização dos Estados Americanos), a União Continental e a CEE (Comunidade Econômica Européia).

No âmbito da América Latina, o texto lista as principais experiências de integração, como a ALALC (Associação Latino-Americana de Livre Comércio), a CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina), a ALADI (Associação Latino Americana de Integração), o INTAL (Instituto para a integração da América Latina), a URUPA-BOL (Comissão Mista Permanente do Uruguai, Paraguai e Bolívia),

os diversos Acordos Bilaterais entre o Uruguai e a Argentina, como o CAUCE (Convênio Argentino - Uruguaio de Cooperção Econômica) e o PEC (Protocolo de Expansão Comercial).

Já em "A integração Brasil - Argentina" retorna-se o conceito de integração do Capítulo I, passando ao exame dos movimentos integrativos e à política integracionista latino-americana.

Ao se fazer uma retrospectiva histórica, demonstra-se que, no curso de cinco séculos (do descobrimento da América e das disputas entre a Espanha e Portugal, até os desentendimentos pela utilização dos rios que formam as Bacias do Prata - nos anos 70), podem ser apontados numerosos conflitos entre o Brasil e a Argentina e suas antigas Metrôpoles.

A nível de relações Brasil - Argentina, a geopolítica tem justificado a aversão declarada ao comunismo, o cultivo de ressentimentos que minaram o entendimento binacional e dificultaram a formação de um ambiente pacífico.

Procura-se ressaltar que, atualmente, a questão "integração Brasil - Argentina" não é só possível, como absolutamente necessário, inclusive, como uma forma de enfrentamento da dívida externa.

A integração em pauta é concebida como um processo global, paulatino, que traz consigo a idéia de complemento, de cooperação e de troca de experiências.

A proposta reconhece a existência de anteriores conflitos, mas os entende superados no tempo.

Reputa-se válido todo o movimento tendente à integração, mesmo que não obtenha o êxito esperado.

A integração é aqui entendida como um amplo e ambicioso programa, por contemplar as mais diversas áreas; como um processo gradual e flexível que permite aumentar o poder político e a capacidade de negociação dos dois países.

Recomenda-se, nesse trabalho, a não organização de uma estrutura institucional de integração, justamente para dotar o processo de flexibilidade e praticidade.

O projeto de integração pretendido pelo Brasil e pela Argentina é tido como de grande importância política e de possível grande importância econômica, nele incluída a proposta de viabilização do Porto Seco de Dionísio Cerqueira.

Fica latente no texto que o Brasil e a Argentina rejeitam a possibilidade de novos conflitos e estão endereçando suas energias para o desenvolvimento da autonomia estratégica, como condição para a construção de uma potência latino-americana.

Para melhor eficiência do processo integrativo, sugere-se a formação de uma Comunidade Internacional, nos moldes da CEE (Comunidade Econômica Européia) e da Comunidade do Caribe (CARICOM), com vistas à integração econômica dos dois países envolvidos.

Por fim, destaca-se o esforço da ONU (Organização das Nações Unidas) e de suas sub-organizações, bem como, na América Latina, os Pactos Regionais, a Ata para a Integração brasileiro - argentina (de 28 de julho de 1986) e o Acordo de criação do MERCOSUL (Mercado Comum do Sul), de 26 de março de 1991, com vistas à manutenção da paz, como objetivo permanente dos povos.

A paz é aqui compreendida como requisito para o sucesso

do processo de integração em desenvolvimento entre o Brasil e a Argentina.

Dedica-se um item específico à integração entre o Brasil e a Argentina, como suporte teórico à proposta delineada neste trabalho. Nele, leva-se em conta, sobretudo, a posição estratégica e a potencialidade daqueles países, possíveis canais de cooperação do universo latino-americano.

Os teóricos da integração indicam que a idéia de integração mútua é fruto da generalizada insatisfação sentida pelo Brasil e pela Argentina, frente ao atual sistema capitalista, frente aos desequilíbrios do comércio mundial, diante da nova onda de protecionismo e devido às tensões decorrentes da dívida externa dos países do Terceiro Mundo.

Prega-se a organização de um novo bloco pelos países da América Latina, motivado por seus aspectos comuns (espaço geográfico contínuo, afinidades culturais e históricas) e pela complementariedade econômica.

Recomenda-se, para evitar o insucesso no movimento integrativo das décadas de 80 e 90, não somente a preocupação com as relações mercantis, mas, também, com a livre movimentação de capital, de tecnologia, mão-de-obra e a de envolver, nos projetos privados - fluxos de capitais públicos, política uniforme para o tratamento da dívida externa, intercâmbio tecnológico e migrações de diferentes categorias de trabalhadores.

Frisa-se, neste capítulo, que a efetiva integração só ocorrerá em um ambiente democrático, onde a tendência é a de voltar-se mais para a América Latina, visando a dinamização de suas economias. O atual projeto de cooperação bilateral é, talvez, o

mais ambicioso e importante de que se tem notícia na América Latina.

Tem-se a consciência de que a integração latino-americana continua, ainda hoje, como um ideal distante, mas de possível alcance. As atuais relações entre os dois países concentram o que há de melhor na imaginação política e na força criadora das duas sociedades. Tais esforços vem abrindo caminho nos meios empresariais, sindicais e culturais dos dois lados da fronteira comum. É o delineamento do desejado patamar político de entendimento e da paz, anseios de nossos povos.

Hodiernamente, a ação participativa entre o Brasil e a Argentina não emerge como fonte de divisão, mas como elemento de adição, no processo de integração bilateral. Como processo, aguarda-se seja dinâmico, cauteloso, aberto aos ajustes e aos novos direcionamentos, que suas etapas requerem.

Sob o item "Um continente à deriva: América Latina e o Caribe", o trabalho dá a conhecer as oportunidades comerciais oferecidas ao Brasil pelos países Centro-Americanos, como a Costa Rica, Trinidad e Tobago e a Jamaica. Elas são uma nova alternativa, mais um caminho de integração possível, abrindo novas portas à exportação.

Merece preocupação, entre outros aspectos, a dívida externa da América Latina, cuja persistência conduz à união, à integração do Cone Sul e da América Latina, como um todo, como a possível saída, no enfrentamento da questão. Assim, como meta da política integracionista, exsurge a proteção contra o mundo exterior. Vislumbra-se, como solução à crise, a busca de alternativas junto à economia mundial.

O capítulo II refere-se aos aspectos sócio-econômicos de Santa Catarina, ao crescimento específico do valor das exportações catarinenses, nos últimos 8 (oito) meses de 1988, cujos negócios acumularam 806 milhões de dólares.

Enfatiza-se a situação do Oeste Catarinense, seus aspectos históricos, seus aspectos biogeográficos e sua economia. Inicialmente, aparece, ainda, a demonstração da economia catarinense, por amostragem, com realce à diversificação regional.

Posteriormente, discorre-se acerca da economia do oeste catarinense, diversificada, decorrente da vocação de cada uma de suas micro-regiões, cuja base econômica é a exploração dos recursos naturais (atividade extrativista), com o corte da araucária e a exploração de madeiras de lei, da mata latifoliada e da erva-mate. Da exposição, verifica-se que a economia se apóia, ainda, na suinicultura e avicultura e no cultivo dos cereais (milho, trigo, arroz do seco, soja e feijão preto).

Visualiza-se a estrutura econômica da região, embasada nos setores primário, secundário e na exportação de excedentes.

Neste capítulo, faz-se, também, uma retrospectiva histórica do Oeste Catarinense, sob a forma de roteiro cronológico, desde a chegada do bandeirante Zacarias Cortes ao rio Inhanguera, hoje, Chapecó (1720), até o marco inicial do desmembramento dos municípios, então pertencentes ao Velho Chapecó. Expõe-se o desenvolvimento da agricultura e da pecuária, a exploração da madeira, com a instalação de indústrias madeireiras, os frigoríficos, hoje transformados em complexos agro-industriais - (1954 ...).

Ressalta-se o Tratado de Madrid e o Oeste Catarinense, a

partir dos antecedentes diplomáticos, incluindo a decisão pontifícia, que culminou no Tratado de Tordesilhas (04.06.1494), sancionado pelo Papa Julio II, em 24 de janeiro de 1506.

Tece-se uma visão histórica relativa aos limites territoriais entre o Brasil e a Argentina, desde o século XVIII, à atualidade.

Dá-se relevância ao "Tratado de Amizade, Comércio e Navegação" (1º Tratado entre o Império e a Argentina, de 07 de março de 1856 e à Convenção Fluvial, de 20 de novembro de 1857, que alargou os limites, estipulados no Tratado de 07 de março de 1886.

Em 1881, pelo que é noticiado, a Argentina manifestou dúvidas a respeito da exata localização dos rios Pepiriguaçu e Santo Antonio. Aponta-se a longa discussão havida em torno da definição dos limites da área litigiosa (até 1895), definida por Grover Cleveland, árbitro e presidente dos Estados Unidos, que deu ganho de causa ao Brasil (incorporação de 30.621 km<sup>2</sup>, ao Brasil, com o traçado oficial da fronteira do Brasil com a Argentina - 1.263 km de extensão). Destaca-se a fronteira seca, no divisor de águas dos rios Pepiri-guaçu e Santo Antonio, com, apenas, 24,5 km de extensão. Aponta-se, por ser relevante, o demarcador da fronteira Brasil - Argentina, o comissário e general brasileiro Dionísio Cerqueira. ←

Caracteriza-se a colonização do Oeste Catarinense e os meios de comunicação, como fatores de integração, assentada, a primeira, na doação de terras aos detentores do poder político-econômico daquela área geográfica.

Sobressai, no relato, a criação dos municípios de Santa Catarina, cuja decisão tinha, como objetivo único, confirmar sua

posse sobre o território incorporado e a preocupação do Governo Estadual com a regularização das antigas posses (tarefa atribuída às colonizadoras, que faziam concessões de terras desolutas, dando origem ao povoamento da região oeste do Estado).

No setor de comunicação, apresenta-se, como fator decisivo à tarefa integrativa oeste-litoral do Estado Catarinense, o moderno sistema telefônico, sob a responsabilidade da TELESC como mais recente, mas menos marcante meio, apresenta-se o transporte aéreo (Aeroportos de Chapecó, Joaçaba e Concórdia).

No capítulo III, é feita a análise do Porto Seco de Dionísio Cerqueira e do Porto de São Francisco do Sul.

Delinea-se a estrutura sócio-econômico-política de Dionísio Cerqueira, revelando-se sua área superficial, o contingente populacional das zonas urbana e rural (oscilante, por ser um município de fronteira) e sua altitude. Faz-se, também, a descrição fisiográfica do Planalto Ocidental, na zona geográfica do Rio Iguaçu. Está o município situado na Microrregião do Extremo Oeste Catarinense (AMEOSC) e assentado sobre a região basáltica do planalto ocidental.

O Município de Dionísio Cerqueira, como é possível verificar no texto, encontra-se em uma posição estratégica, permitindo o intercâmbio comercial e turístico entre o Brasil e os países do Cone Sul, desde que valorizado e modernizado. Assim estruturada, permitirá a integração das malhas viárias dos países vizinhos e a instalação de indústrias de transformação e de equipamentos complementares de armazenagem.

São tecidas, ainda, considerações acerca do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, de sua importância como canal de união dos



povos interessados na proposta, como mecanismo de apto a deflagrar ou articular o processo integrativo (que reúne a complementariedade dos sistemas interessados, o desejo de implementar futuros, ação conjunta das autoridades regionais brasileiras e estrangeiras), tendo por meta última o bem estar de seus jurisdicionados, respeitadas as diversidades, a formação histórica e as ideologias.

Sugere-se, também, um Acordo Geral a ser elaborado, no interior de uma nova entidade a ser constituída, a nível de América Latina, nos moldes do GATT (General Agreement on Tariffs and Trade). Este organismo seria o foro de disputas regionais entre as partes signatárias.

Prevê-se a forma de solução dos conflitos surgidos a nível de Porto Seco (critérios jurídicos).

O presente capítulo atém-se, também, às vias possíveis a serem palmilhadas, na trajetória ao Oceano Atlântico.

Como principal rota entre os pontos extremos (Porto Seco e Terminal de São Francisco do Sul), tem-se o Oceano Atlântico, onde a BR 101 é a principal via de acesso.

Dá-se uma visão geral da malha viária (rodovias e ferrovias) que permite a integração entre os países latino-americanos, através dos estados sulinos, alcançando o Porto de São Francisco do Sul, no litoral catarinense.

Avalia-se o terminal de São Francisco do Sul, sua localização, suas instalações (próximo à rede férrea da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA). É descrito como um porto integrante do Corredor de Exportação e Abastecimento do Estado de Santa Ca-

tarina, como um porto concessionário do Sistema Portuário Nacional e como o que apresenta as melhores condições naturais de calado dos Portos do Sul do País.

É, referido porto, neste trabalho, caracterizado como um porto exportador de grãos, particularmente soja e produtos dela.

Fica claro, na parte final do trabalho, que a proposta não é fechada em si mesma, mas é delineada como mais um instrumento à disposição dos povos brasileiro-argentino e de outros países vizinhos, para a concretização da almejada integração latino-americana.

"O porto seco de Dionísio Cerqueira - SC - Um caminho à integração Brasil-Argentina" é uma proposta que não traz fórmulas prontas e milagrosas. Admite todos os mecanismos, sugestões, experiências e recursos capazes de levar adiante a idéia de cooperação dos povos da América Latina.

A proposta apresentada é, ainda, mais um instrumento a auxiliar o Brasil, a Argentina, o Uruguai e o Paraguai, na viabilização do MERCOSUL (Mercado Comum do Sul), com vistas a ampliar a área de abrangência do processo de cooperação latino-americano.

## CAPÍTULO I

### A INTEGRAÇÃO BRASIL - ARGENTINA

#### 1. O CONCEITO DE INTEGRAÇÃO

Antes de adentrar-se na questão "Integração Brasil/Argentina, mister se faz conceituar o termo integração, estendendo-o, após, à situação específica.

Integração, em seu sentido semântico, é:

*"Um processo que tem como objetivo completar, ordenar, consertar ou construir um todo (do que resultar da existência necessária de um princípio ou idéia ordenadora, assim como critérios para delimitar o todo). O estado deste todo quando não lhe falta nenhuma de suas partes (que implique na explicitação de uma noção ou noções totalizadoras)" (Tisnés, 1986, p. 5).<sup>1</sup>*

Adams & Plá (1989, p. 11) expressam sua concepção sobre integração, com os seguintes termos:

*"Entendemos a integração como um amplo processo político, econômico, social e cultural entre países, que se inicia com a redução parcial ou total das barreiras tarifárias ou não tarifárias que limitam o comércio recíproco. No entanto, o processo vai além da simples intensificação das relações comerciais, já que viabiliza uma maior interação entre os setores produtivos dos países, e em última instância, se identifica com o desenvolvimento econômico, social e cultural da região, considerada globalmente".*

Como toda forma de integração passa pela ótica econômi-

ca, aparecem, na ciência econômica, dois aspectos a serem analisados: a) a integração no sentido liberal; b) a integração no sentido estrutural ou voluntarista. Na ótica liberal, fala-se de uma integração dos mercados, que corresponde ao ordenamento espontâneo das economias, resultante da lei de mercado.

Na ótica estrutural, fala-se de uma integração das economias - e não dos mercados - é sua fusão progressiva, a criação de uma nova entidade economicamente política, complexa, caracterizada pela solidariedade entre seus membros.

Donde se conclui que a integração não conduz ao reforço de uma situação dada (integração liberal e estática), mas, por adaptações mútuas de estruturas, leva à criação de uma nova unidade complexa.

Sob este prisma, faz-se necessário por-se em marcha políticas nacionais, sistematicamente coordenadas.

Destarte, a integração consiste em um processo dinâmico, que é suscetível de graus. Chega-se, por ele, ao espaço integrado. Este, no final das contas, é um espaço no qual reina uma solidariedade plenamente sentida e aceita por todos quantos a formam. Não é, por conseguinte, uma noção puramente econômica, desborda do campo do econômico propriamente dito, é sociológica.

Assim, o conceito de integração completa é obtido com a unificação das políticas e a criação de uma autoridade supranacional.

A integração é social, no mais amplo sentido do termo, posto que tem a realizar um espaço de solidariedade.

No entendimento de Baumann & Lerda (1987, p. 13), o termo

## integração

*"é reservado para caracterizar um processo político entre governos nacionais, visando reduzir, parcial ou totalmente, as barreiras (tarifárias ou não-tarifárias) que limitam o comércio recíproco. Tal processo pode ou não incluir acordos relativos às barreiras dos países signatários em relação ao resto do mundo, e o âmbito da integração pode ser bilateral ou multilateral, incluindo apenas uma parte ou a totalidade dos bens potencialmente transacionáveis entre os membros da comunidade".*

Prosseguem Baumann & Lerda (1987, p. 12), dissecando o significado de integração entre países, afirmando que:

*"esses acordos representam, de fato, um estágio relativamente primitivo, se considerados numa escala de possibilidades de integração, e que avanços no sentido de um aprofundamento do processo de integração requerem a superação de diversos obstáculos não contemplados nos textos oficiais".*

Sobre as modalidades de integração econômica, explicam os mesmos autores:

*"A literatura sobre comércio internacional sugere uma taxonomia das diversas modalidades de integração econômica em que são identificados cinco níveis: 1. Área de tarifas preferenciais; 2. Área de Livre Comércio; 3. União Aduaneira; 4. Mercado Comum; 5. União Monetária ou Econômica... como é sabido, um processo de integração pode ir desde a formação de uma modesta Área de Tarifas Preferenciais, passando por uma zona de Livre Comércio, União Aduaneira e Mercado Comum, até chegar a uma União Monetária ou Econômica" (p. 13-4).*

Vem a integração, a nível das Nações, sendo encarada como uma necessidade, uma aspiração dos povos.

Dos Anais do I Seminário Técnico de Integração do CONESUL, realizado em Porto Alegre (RS), no período de 25 a 27 de setembro de 1989, extrai-se:

*"O processo de integração não pode ser visto unicamente pelos seus aspectos comerciais, já que existem outros componentes que devem ser considerados (...) é importante ressaltar a dimensão social da integra-*

ção, incluindo análises comparativas sociais, particulares dos países do Cone Sul" (p. 23).

Já o grupo de discussão 8 - "Ensino e Pesquisa na Integração" - do I Seminário Técnico de Integração do Cone Sul, vai além:

"O impacto econômico e social da integração deve ser analisado (...) as possibilidades de integração são mais latentes nos programas conjuntos de formação de recursos humanos. Programas multinacionais para este fim devem ser estimulados, em todas as áreas possíveis" (p. 28).

Sob o aspecto educacional, eis as conclusões a que chegou o grupo de discussão 14, do I Seminário Técnico de Integração do Cone Sul referenciado:

"A educação em sentido amplo e escolar deve ser um aspecto fundamental no projeto de integração do Cone Sul e da América Latina. É meio para a integração, com sentido condicionante e de estratégia; é, também, interdependente, resultante no processo de integração. Isto quer dizer: a escola e as manifestações educacionais e culturais precisam ser parte e origem nos planos e atividades de integração, tanto pelo conteúdo da integração que possa ser veiculado pela escola, como pelo que resulte de democratização do acesso à escolarização pública de finalidade.

"Aspectos muito importantes a pesquisar são: (a) políticas de educação e modelos de sistemas educacionais; (b) estudos sociais (ciências sociais) na escola; (c) planejamento da educação na região de fronteira" (p. 35-6).

Na mesma obra, e, em seu prefácio, o professor Waldomiro Carlos Manfroí - Pró-Reitor de Extensão - UFRGS - assim pondera:

"Se a integração for colocada como um instrumento de desenvolvimento para a região, deve ser lembrado que o progresso social passa necessariamente pelo crescimento da inteligência local. Isto implica na apropriação de conhecimentos e na geração de tecnologias ao lado de uma aplicação mais social destes elementos, no sentido de vencermos as dificuldades dos países da região. E, assim, as Universidades devem ser identificadas como um dos agentes desta transformação social" (p. 9).

Adams & Plá (1989, p. 11) apresentam as vantagens de um processo de integração, no ponto de vista econômico, político e social:

*"Do ponto de vista econômico, o processo de integração oferece uma série de vantagens que permitiriam superar a estagnação e a crise do Modelo de Desenvolvimento por substituição das Importações. A Integração permite o acesso a mercados ampliados, viabilizando a acumulação de capital necessário à industrialização e à incorporação de tecnologia. Efetivamente, o mercado expandido possibilitaria o aproveitamento das vantagens de escala, assim como das vantagens comparativas existentes dentro da região. Ao mesmo tempo, a integração daria um maior poder negociador dos países, possibilitando a obtenção de melhores condições na venda de produtos ao exterior e na determinação das condições para o pagamento dos compromissos financeiros internacionais.*

*"Do ponto de vista político e social, a integração traria vantagens devido à maior relevância que adquiririam os mercados regionais para a colocação da produção. Ao mesmo tempo, a necessidade de revitalizar o mercado interno obrigaria a aplicação de políticas condizentes com uma elevação do poder aquisitivo da população, que melhoraria, assim, suas condições de vida e de seu nível de consumo. A melhoria das condições nutricionais, sanitárias e culturais da população seria uma decorrência natural das transformações anteriormente citadas".*

Sob o último enfoque - melhorias das condições de vida - Abreu (maio 1990, p. IV. 1) retoma a idéia de inserção de Santa Catarina no 1º Mundo, deixando claro que ela só se concretizará se forem atendidos os seguintes pressupostos:

*"(a) - pela quantidade mínima de renda indispensável ao máximo bem-estar objetivo possível da população inteira; (b) - pela preferência da qualidade (SER) sobre a quantidade (TER); (c) - pela solidariedade; (d) - pela competitividade; (e) - pela adoção e prática dos novos paradigmas, especialmente daqueles pertinentes ao meio ambiente e aos direitos humanos" (Internacionalização da Economia - Documento Preparado para o Seminário Santa Catarina no Caminho do 1º Mundo - Promovido pelo Diário Catarinense - Florianópolis, maio de 1990, p. IV. 1).*

Já o embaixador Rubens Barbosa, representante do Brasil na ALADI (Associação Latino Americana de Integração), ao fa-

zer uso da palavra, como painelistas no I Seminário de Integração do CONE SUL, em 26.09.89, na UFRGS, discorrendo sobre "Integração na América Latina", assim resumiu o processo integrativo: "1º) o processo de integração deve ter um ingrediente: a visão estratégica, em termos de perspectiva; 2º) ressaltar o papel do setor privado, do empresariado" (anotações durante o painel, feitas pelo mestrando). Nesta mesma linha de pensamento, foi a posição do Professor Rafael Cunha, da Secretaria de Coordenação e Planejamento do Rio Grande do Sul, também no mencionado seminário, sobre "Planejamento Estratégico": "A questão fundamental, neste momento integrativo, é uma ampla estratégia política, sua elaboração e fixação, a longo prazo" (anotações durante os trabalhos das Sessões Técnicas, pelo mestrando).

Em um trabalho acadêmico, no âmbito da Faculdade de Ciências de Administração da UNEK - Argentina - um grupo de estudiosos formado por Carlos Farge Collazos, Fernando Pappaterra - Investigaciones Socioeconomicas - ao analisar as propostas de desenvolvimento das regiões fronteiriças, assim escrevem:

*"A experiência dos processo de integração, nos últimos anos, na América Latina, demonstra que as distintas estratégias de integração não são excludentes em si, mas, ao contrário, se completam e se potenciam mutuamente: integração nacional, integração latina, bilateralismo - multilateralismo, acordos globais - acordos específicos, etc..." (1989, p. 1-2).<sup>2</sup>*

Há que ficar bem claro que os Acordos e Protocolos de Integração são meros instrumentos teóricos, burocráticos, necessários, sim, mas não se esgotam em si próprios e dependem de trabalhos seqüenciais das partes interessadas, de amplos projetos, delineados em conjunto, cuja implantação é uma tarefa paulatina, ajustada à realidade das partes signatárias. É o que pensa Luís Humberto de Mello Villwock, acadêmico da Faculdade de Agronomia



da UFRGS, sob o título "A Integração Brasil Argentina", apresentado como tarefa discente, na disciplina de ECO 288 - Política Agrícola - Período 89/1:

*"Sabe-se, contudo, que uma integração total da América Latina, incluindo câmbio, direitos políticos, troca de capital e de mão-de-obra é um passo muito grande e que, seguramente, dispenderá alguns anos de transações e definições políticas. No entanto, essa tomada de decisão será inevitável... Qualquer integração, nesses moldes, visa criar maiores condições de desenvolvimento econômico e social dos países envolvidos. Para tanto, gera a necessidade da realização de um planejamento em conjunto, buscando, de forma gradual, montar um processo de ajustamento a longo prazo, de tal sorte que as partes envolvidas se adaptem ao novo sistema, evitando ao máximo, possíveis choques..."* (p. 1).

Em apresentando a obra "Seminário sobre Integração Latino Americana" (1982, p. 9), o Presidente da Comissão de Relações Exteriores da Câmara dos Deputados (Brasil), reportou-se à palavra do Presidente do México - José Lopes Portillo - em discurso que refletia o sentimento de todos os latino-americanos:

*"Frente às sombrias perspectivas da realidade contemporânea, frente a lentidão das grandes potências para dar resposta às demandas dos países em desenvolvimento, nós temos que agregar um novo elo à trama, recém iniciada, da qual surgirá, um dia, a integração latino-americana".<sup>3</sup>*

Em um processo de intercâmbio (bi ou multilateral), a palavra integração traz consigo a idéia de excelente relacionamento. De acordo com Caubet (1986, p. 204-5):

*"Ela (integração) implica na cristalização de noções como interdependência e complementariedade. Em outras palavras, ela evoca a simbiose de diversos processos nacionais particulares, que tenderiam a perder seus particularismos para engendrar um novo conjunto, o qual importaria sua própria especificidade à soma dos elementos que ele passaria a integrar; a partes apagariam, voluntariamente, a expressão de certas originalidades, para fortalecer a nova entidade".*

É oportuno lembrar dois elementos que completam o desenho

conceitual de todo e qualquer processo integrativo. Em primeiro lugar, importa deixar claro que o movimento integracionista não visa a substituir o Estado, a modificar os padrões de soberania. Ou, como entende Guerreiro (1982, p. 14):

*"Integração e nação não formam antinomias. O esforço de integração reforça a solidariedade entre nações, na medida em que cria laços internacionais que favorecem o desenvolvimento de cada uma. Por esse motivo, somos um país profundamente atento às condições de respeito e de equilíbrio que devem constituir o cerne dos processos concretos de integração. A desigualdade de níveis de desenvolvimento não deve ser motivo para imposição de padrões e de fórmulas..."*

A integração vista como um processo amplo e aberto, é uma proposta que ultrapassa o enfoque econômico. Ela abrange, também, os campos cultural e político. De acordo com Guerreiro (1982, p. 4):

*"Mantida a distância cultural e sendo frágil a vontade política, a melhor técnica econômica não aproximará suficientemente os povos. Pode até mesmo cair no vazio dos estereótipos ou alimentar desconfianças. Em contrapartida, não é realista pensar numa integração que se limite ao domínio cultural e à esfera do político. Se a política é a orientação fundamental, a economia terá de prover elementos concretos, produzir desenvolvimento, para que não se esgarce e não se perca o esforço político"*

Outra precisão conceitual refere-se ao sentido econômico no processo integracionista. Com as conotações abrangentes com que hoje se emprega o termo "integração" - como forma de realização da solidariedade, o econômico não se deve limitar à aproximação comercial e à complementação industrial clássica. Hoje, o processo de integração reúne instrumentos e modalidades novas de aproximação, mesmo no campo econômico.

É a integração, de acordo com Ruete (1982, p. 125), uma decisão política que

*"não se realiza com base em estudos de factibili-*

*dade, mas com base no conhecimento da realidade e da decisão política dos organismos decisórios de nossos países..."*.

É ela fruto de um ato de soberania política, da vontade política competente. Por seu intermédio, então, poderão ser fixados outros modelos para o exercício dos interesses econômicos. Sua efetivação, porém, só ocorrerá através de um conjunto de Nações (soma de forças), para obstar a mundialização do capitalismo dependente.

## 2. EXPERIÊNCIAS DE INTEGRAÇÃO PELA VIA DO DIREITO

A grande depressão econômica do decênio de 1930 e a 2ª Guerra Mundial provocaram efeitos devastadores sobre as economias nacionais e a desintegração da economia mundial. Estes dois fatores levaram a Comunidade Mundial a procurar alternativas ou solução para a crise. Assim, em 1944, cria-se o Fundo Monetário Internacional (FMI) com o objetivo de

*"fomentar a cooperação monetária e facilitar a expansão e o crescimento equilibrado do comércio internacional, e contribuir, por essa via, ao fomento de altos níveis de ocupação e de ingressos reais e ao desenvolvimento dos recursos produtivos" (Lavalle, 1987, p. 4).<sup>4</sup>*

Segundo Rolfe & Burtle (1975, p. 81),

*"o fim da Segunda Guerra Mundial encontrou a economia americana fortalecida, operando a uma capacidade total, com grande eficiência, produzindo e usando tecnologias avançadas. Em contraste, a maioria dos países beligerantes estavam destruídos em vários graus diferentes, com a Alemanha e o Japão, mais visivelmente do que os outros, todos eles ávidos de produtos existentes quase que exclusivamente nos Estados Unidos... Os americanos estavam muito conscientes dessa força antes do final da guerra. A iniciativa americana estabeleceu os planos para uma organização das Nações Unidas, o parlamento da humanidade, a começar a funcionar logo que a paz fosse restaurada".*

A ala financeira das Nações Unidas - esquematizada na Conferência de 1944 de Bretton Woods - New Hampshire, seria o Fundo Monetário Internacional (FMI).

Para Rolfe & Burtle (1982, p. 82), numa análise retrospectiva, Bretton Woods afigura-se como um sistema que nunca funcionou - ou quase nunca. É isto surpreendente, pois, sob sua égide, o mundo livre prosperou como nunca, desde a época do padrão-ouro anterior à Primeira Guerra Mundial. O fato é, contudo, que o próspero caminho que o mundo do Pós-Guerra tomara, reflete, em

muito, a mesma força que caracterizara o mundo do pré-1914. Uma máquina de dinheiro - desta vez, o fluxo de deficits em ouro e dólar dos Estados Unidos.

A causa do insucesso foi a falta de desvalorização maciça das outras moedas em circulação, frente ao dólar.

Prossegue Lavalley (1987, p. 4):

*"Por sua vez, em Havana, em 1948, acordou-se o estabelecimento de uma Organização Internacional de Comércio (OIC) com a finalidade de alcançar importantes objetivos - pela via do acesso aos mercados, a redução de barreiras às importações e a eliminação do tratamento discriminatório e das medidas que podem desorganizar o comércio internacional".<sup>5</sup>*

Com o GATT (General Agreement on Tariffs and Trade), a partir de janeiro de 1948 - com sede em Genebra, Suíça - na condição de departamento da ONU (Organizações das Nações Unidas), que é, concentram-se esforços para enfrentar os problemas de intervenções governamentais à liberdade de comércio e à forma multilateral de ação entre as Nações.

Assim, o sistema de comércio internacional instaurado em torno do GATT, estruturou-se com vistas ao objetivo do livre comércio, prevendo-se seu desenvolvimento sobre uma base multinacional e não discriminatória.

Como experiência concretizada de Integração, tem-se, ainda, o Banco Mundial (originalmente conhecido como Banco de Reconstrução e Fomento) e a Organização Internacional de Comércio.

A ONU (Organização das Nações Unidas) é um exemplo palpante de Organismo Internacional tendente à idéia de integração, presente sempre que é chamada e consultada, nos conflitos entre as Nações associadas, como no grave e recente problema surgido no

Oriente Médio, mas, por vezes, servindo de instrumento de exploração, a bem de alguns países.

A OEA (Organização dos Estados Americanos), criada sobre a idéia anti-comunista, ora atuando em programas de desenvolvimento científico, tecnológico, econômico-social e em programas de cooperação econômica com os países filiados.

Outro exemplo de tentativa de cooperação, de integração é a União Continental, pelos Estados Unidos apresentada como vantajosa, a se estender do Alasca à Patagônia. Solidificada com a realização da Primeira Conferência dos Estados Americanos, que deu origem à União Panamericana, com sede em Washington.

Mais recentemente, a nível de Europa, a CEE (Comunidade Econômica Européia), definido por Barreto (1989, p. 11) como "... uma associação dos Estados democráticos que estabeleceram entre si um mercado comum com políticas comuns, cada vez mais aperfeiçoadas, abrangendo cada vez mais o maior número possível de domínios..." é outro sentido exemplo de integração, em diversos setores.

Novas experiências, no campo integrativo, são encontradas no âmbito da América Latina.

É significativa, a este respeito, a experiência anterior do processo de formação da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC). Criada a partir do Tratado assinado em Montevideu, em fevereiro de 1960. Este instrumento previa a eliminação, em doze anos, de todos os impostos, despesas e restrições aplicadas às importações de bens originários dos países signatários.

Os termos do Tratado basearam-se, em boa parte, no Relatório apresentado por um Grupo de Trabalho criado a nível da CE-

PAL (Comissão Econômica para a América Latina), infelizmente não incluídos naquele, o que ajudou para impedir o sucesso da ALALC. É o que afirma a respeito Baumann & Lerda (1987, p. 21):

*"Dois pontos sugeridos por esse Grupo de Trabalho não foram, contudo, considerados no Tratado, sendo sua omissão apontada, em algumas análises, como um dos fatores que contribuíram para o insucesso daquela Associação: a) deveriam ser explicitados os objetivos de longo prazo, e, em função dessa necessidade de maior explicitação dos objetivos, bem como do grau de industrialização das economias envolvidas, as indústrias dinâmicas (como bens de capital) deveriam experimentar um ritmo lento de liberação, para permitir o ajustamento interno das economias envolvidas; b) deveriam ser previstas as formas de compensação nos casos de desvantagens persistentes e significativas no comércio bilateral".*

Isto posto, comparado à experiência da ALALC, o atual processo de integração sugere uma perspectiva mais otimista (Brasil, Argentina e Uruguai).

De registrar-se que a tese da necessidade de integração das economias latino-americanas foi defendida, a partir dos anos 50, por economistas da CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina) - das Nações Unidas, como corolário da avaliação pelos mesmos realizada, da evolução dessas economias e das perspectivas de seu desenvolvimento. O empreendimento coube ao Comitê de Comércio da Entidade, em fins de 1957, que criou o Grupo de Trabalho do Mercado Regional Latino-Americano.

Pretendiam o Brasil, o Chile, a Argentina e o Uruguai em 1959, firmar um acordo multilateral, objetivando formar uma zona de livre comércio. Com ele, surgiu a idéia de criação de um organismo em prol do mercado comum. Assim, foi concebida a ALALC, pelo Tratado de Montevideu, em fevereiro de 1960, instituída dentro deste objetivo.

Como já se teve a oportunidade de ver, o modelo traçado

pela CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina) foi extremamente ambicioso. Faltou base ao princípio de reciprocidade, revelando-se ausente o planejamento supranacional. O princípio não foi operacionalizado, frente à heterogeneidade dos países associados e terminou por ser abandonado, inviabilizando o projeto.

Em agosto de 1980, o processo de integração latino-americano entrou em nova fase, com o estabelecimento da nova associação, a ALADI (Associação Latino-Americana de Integração), pelo Tratado de Montevideu. Com ele, foram acionados novos mecanismos, de cunho realista e flexível. Seu propósito abrangente, na expressão de Baumann & Lerda (1987, p. 36):

*"... é o de compatibilizar a tendência anterior a acordos bilaterais ou sub-regionais com a sobrevivência do aparelho institucional preexistente. O único compromisso multilateral são as margens de preferência, descontos oferecidos por cada país para as tarifas sobre as importações da área. Além disso, os acordos sub-regionais (expressamente sem a cláusula de nação mais favorecida) tem agora destaque central, mantendo-se também os acordos de complementação".*

Ademais, sobre a constituição da ALADI explicita Guerreiro (1982, p. 16):

*"De fato, aproveitando lições de duas décadas, as mesmas partes contratantes, animadas de inquebrantável espírito de solidariedade, estabeleceram, através do estatuto da ALADI, um modelo autóctene, não copiado dos manuais acadêmicos, nem imitado acriticamente de padrões técnicos forâneos. É assim que o Tratado da ALADI estende, completa e aprimora a experiência da ALALC".*

Outros Institutos voltados à Integração estão em atividade, como o INTAL (Instituto para a Integração da América Latina), como órgão técnico de apoio aos projetos integrativos da área supracitada.

Paralelamente aos esforços da ALALC - ALADI, foram-se per-



filando outros mecanismos de integração, como o dos países andinos, que pretendem chegar a estruturar um programa industrial conjunto, buscando chegar ao estágio da união alfandegária e as reuniões periódicas do Grupo da Bacia do Prata, integrado pela Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai, cujo grupo pretende, de acordo com a manifestação de Rial (1987, p. 79),

*"integração física de uma zona geográfica compartilhada, com o objetivo de desenvolver, através de projetos multinacionais, obras de infra-estrutura, especialmente de aproveitamento dos cursos de água e obras viárias, que, em sua fase de instrumentação, se deveram substancialmente a acordos de caráter bilateral".*

Conforme Villela (1984) e Rial (1983), para a promoção de estudos, elaboração de projetos e consecução de obras necessárias à integração física, foi criado um organismo financeiro - o Fundo Financeiro para o desenvolvimento da Bacia do Prata - FONPLATA - em 1974, que iniciou suas atividades em outubro de 1976, com sede em Sucre (Bolívia).

O FONPLATA foi criado com o objetivo específico de "promover o desenvolvimento harmônico e a integração física da Bacia do Prata" (Villela, 1984, p. 167). No entanto, a demanda na concretização da idéia de integração física faz com que, em 29 de maio de 1981, seja assinada a Convenção URUPABOL pelos três menores países da Bacia do Prata, quais sejam: Uruguai, Paraguai e Bolívia.

Segundo Caubet (1986, p. 252), a Convenção URUPABOL se estruturou como:

*"Um grupo de pressão poderia possibilitar a seus membros uma autonomia maior, tanto dentro quanto fora das instituições da Bacia do Prata, melhorando o equilíbrio das relações com Argentina e Brasil. Também representa um meio de tentar empreender ações, mesmo que haja bloqueio ou inércia na cooperação entre os cinco".*

Todas essas experiências de integração, sustentadas por instrumentos jurídicos, não tiveram o êxito previsto, devido ao caráter universal do sistema de comércio internacional. Como exemplo de causa do insucesso do sistema de comércio, a nível de GATT, é a ausência de dispositivo de tratamento especial para os países em desenvolvimento. Dispensava o Acordo Geral de Tarifas e Comércio um tratamento equalitário a todos os países. Ou como comenta Lavalley (1987, p. 21):

*"A ordem econômica internacional implantada no pós guerra não logrou distribuir equitativamente os benefícios do comércio. Os ajustes posteriores não resultaram suficientes, tanto por terem sido inadequadas as medidas, quanto porque uma parte muito significativa dos mesmos não chegaram a ser aplicados, e, como resultado, as economias em desenvolvimento tenderam a perpetuar-se na dependência e na vulnerabilidade".<sup>6</sup>*

Enfim, o FMI, o GATT, o BIRD, a ONU e a OEA, muitas vezes, revelaram-se como instrumentos de exploração e de injustiça dos povos, privilegiando os interesses norteamericanos e de seus protegidos, em detrimento de outras nações.

### 3. A INTEGRAÇÃO BRASIL - ARGENTINA

O conceito de Integração dos diversos teóricos do tema, esboçado no item anterior serve, sem dúvida, como introdução à questão "fortalecimento da idéia da Integração Brasil - Argentina" e suporte do complexo histórico integrativo dos dois países da América Latina, porque revelam posição estratégica e potencialidade, capazes de concretizar a via de cooperação do universo latino-americano.

No início da década de 80, eclodiu um renovado interesse pela integração regional da América Latina, fruto: 1) da reação à evolução das relações externas no sistema capitalista que levou a uma universalização do capital (presente no movimento de internacionalização da produção através das empresas transnacionais; 2) dos desequilíbrios do comércio mundial; 3) da nova onda de protecionismo; 4) das tensões decorrentes da dívida externa dos países do Terceiro Mundo.

Deste meio de insatisfação generalizada, nascem a idéia de integração (exibida, comumente, como uma necessidade vital, que leva o homem a enfrentar, em forma cooperativa, as dificuldades de acesso aos mercados dos países industrializados), a revolta contra a dívida externa e a tendência mundial à regionalização e à constituição de blocos comerciais de países que ameaçam enfraquecer, gradualmente, o comércio multilateral.

Tem-se observado que o mundo capitalista vem se estruturando em torno de três pólos hegemônicos, sob a liderança dos Estados Unidos, Japão e Europa. Nesta condição, influenciam, decisivamente, sobre determinadas regiões ou países, fixando relações de dependência e de interdependência, não só formais, como infor-

mais. Como exemplos destas relações, pode-se elencar: a decisão de concretização da unificação da Comunidade Econômica Européia (CEE) até o final de 1992 (com a eliminação das barreiras à livre circulação de bens, serviços, capitais e trabalho entre os doze países - membros); a assinatura do Acordo de Livre Comércio, entre os Estados Unidos e Canadá; a possibilidade da CEE integrar os países da Associação Européia de Livre Comércio e exercer pressão sobre países socialistas e sobre regiões tradicionais de influência européia, na África e no Oriente Médio; possibilidade de expansão rumo ao México, América Central e Caribe, do robusto espaço econômico.

No aspecto informal, tem-se constatado uma interdependência crescente entre o Japão e os países asiáticos (Japão - principal parceiro dos países neo-industrializados da Ásia), como no concernente aos investimentos nipônicos no exterior. Tal espaço preferencial de integração entre Japão e Países Asiáticos, deve-se não somente à proximidade geográfica e aos liames histórico-culturais que os enlaçam, mas, também, à concentração dos investimentos, créditos e tecnologia japonesas nesses países (elo mais forte).

A exemplo dos blocos referidos, mantenedores de maior ou menor ligação de interdependência, a América Latina é possuidora de requisitos de organização de novo bloco, de forma mais integrada, graças a seu espaço geográfico contíguo, às afinidades culturais e históricas, e à relativa complementariedade econômica.

Convictos dessa pré-condição de seus respectivos países, as Autoridades Administrativas, a partir de 1986, passaram a realizar tratativas, visando a intensificação do processo de inte-

gração, com o apoio do empresariado.

O insucesso da ALALC (Associação Latino Americana de Livre Comércio) não pode servir de motivo para, antecipadamente, cogitar-se em repetição da infelicidade daquele, ao processo de integração sul-americana.

É importante, para se evitar a derrocada do movimento integrativo das décadas de 80 e 90, frente à tendência à mundialização do capital, incluir, no processo de integração latino-americana, não só a preocupação com as relações mercantis (como nos Tratados anteriores, firmados entre seus países), mas, também, com a livre movimentação de capital, tecnologia, mão-de-obra e a de envolver - nos projetos privados - fluxos de capitais públicos, política uniforme para o tratamento da dívida externa, intercâmbio tecnológico e migrações de diferentes categorias de trabalhadores.

Partindo das negociações e acordos já existentes, espera-se que a integração prime pelo pragmatismo, sem rigidez de estrutura, que, por si só, poderá por obstáculos à sua agilização. Ademais, seria o ideal que abrangesse os diferentes domínios: econômico, monetário, cultural, da saúde, da informação, da defesa, entre outros, sem, todavia, enclausurar-se em um padrão ou modelo auto-centrado.

A política integracionista, no caso latino-americano, procura, antes de mais nada, uma proteção contra o mundo exterior. Não busca ela, e não poderia assim se imaginar, a solução cabal de todos os problemas, das desigualdades internas, ou mesmo existentes entre os países da América Latina. Quanto muito, poderá a América Latina ver atenuada a dependência de cada um de seus par-

ceiros, relativamente aos países dominantes do Primeiro Mundo.

A maior parte dos teóricos da integração reportam-se aos conflitos entre o Brasil e a Argentina, sendo alguns levados a concluir que os desentendimentos retornarão ao palco, por serem cíclicos. Não se pode, porém, diante dos termos da Ata para integração brasileiro-argentina, firmada pelos ex-presidentes José Sarney e Raúl R. Alfonsín, em Buenos Aires, em 29.07.1986, sequer cogitar-se nisso, mesmo porque a idéia de integração vem sendo incorporada pelas comunidades de ambos os países firmatários e pelos novos Governantes Collor e Menem.

Ademais, em que pese a existência de conflitos no passado, tem-se a lembrar existiram, também, momentos de harmonia e cooperação bilaterais.

Sintetizando a trajetória das desavenças, no curso de cinco séculos, do descobrimento da América e das disputas entre Espanha e Portugal, até os desentendimentos pela utilização dos rios que conformaram as Bacias do Prata, nos anos 70, podem ser assinalados numerosos conflitos entre o Brasil e a Argentina e suas antigas Metrópoles. Cobrem eles uma variada gama que vai dos problemas territoriais às questões de prestígio e influência. A intensidade do dissenso passou por todos os estágios, até chegar à luta armada.

Hodiernamente, a questão Integração Brasil - Argentina é vista como algo não só possível, como absolutamente necessário, no enfrentamento da dívida externa e algo indispensável frente ao quadro de dependência internacional em que ambos vivem, na condição de escravizados. Neste sentido, manifesta-se Ferrer (Apud Associação Brasileira de Transportes Internacionais, 1987, p. 15):

"A integração Brasil-Argentina é uma resposta ao sistema internacional, cuja conjuntura de uma dívida externa voluma-se e sem perspectivas de solução complica e reprime os espaços de desenvolvimento dos dois países e, também, de toda a América Latina. Nesta conjuntura comum os dois países, que passam por um processo de redemocratização que prescindirá do desenvolvimento econômico, o receio deve ceder espaço ao entusiasmo. E a integração vai se completar com os empresários, com empresas conjuntas, intercâmbio tecnológico e ocupação efetiva de todos os espaços econômicos importantes".

Ou, no mesmo diapasão:

"O Programa de Integração e Cooperação Econômica entre Argentina e Brasil prevê a harmonização simétrica de políticas para assegurar o êxito dos projetos e a credibilidade do Programa e também a harmonização progressiva de políticas econômicas com o objetivo final de elevar o nível de renda e de vida das populações nos dois países" (Lerda & Mussi, 1987, p. 43).

No entender de Rivano (1987), a integração Brasil - Argentina deve ser considerada como um processo global, isto é, inserida na conjuntura internacional.

"... no caso da integração Brasil - Argentina existem, pelo menos, dois fatores de considerável importância, oriundos da conjuntura internacional: 1º - os dois países têm experimentado ou encontram-se ameaçados por medidas protecionistas por parte dos países desenvolvidos - Argentina nas suas exportações de carne e grãos; o Brasil, nas suas exportações de produtos industrializados (aço e sapatos, entre outros). Em segundo lugar, os dois países enfrentam uma crise nas suas finanças externas, com vultosas dívidas externas e dificuldades para atrair recursos externos aliados a uma poupança interna deficiente" (p. 76-7).

"O processo de transição democrática aguçou a percepção da convergência de interesses entre Brasil e Argentina no Hemisfério Sul e no plano internacional, seja em relação aos problemas econômicos comuns, como a dívida externa, o impasse no diálogo Norte-Sul e o protecionismo das economias avançadas, seja em relação às questões políticos-militares, como o pacto do Atlântico Sul e a crise da América Central. Por outro lado, a experiência das duas últimas décadas evidenciou, para ambos os países, a impossibilidade de se constituírem em 'aliados preferenciais' dos Estados Unidos como uma 'chave' política para o desenvolvimento econômico" (Moura, Apud Ciência Hoje, 1988, p. 30).

A tendência de voltar-se à América Latina tem sido a tônica nas atuais relações Brasil - Argentina: A tendência marcante da nova política exterior de Brasília e Buenos Aires tem sido a de voltar-se mais para a América Latina, como uma possibilidade real de dinamização de suas economias" (Moura, Apud Ciência Hoje, 1988, p. 30).

O processo de integração em curso, entre Brasil - Argentina, é ambicioso (vasto campo de abrangência):

*"Trata-se de um ambicioso projeto de cooperação bilateral, talvez o mais importante de que se tem notícia na América Latina. Ambicioso porque inclui um grande número de áreas de atuação e intenta simplesmente criar um mercado comum entre os dois países. Apesar da amplitude, os autores do projeto julgam realista, por estabelecer metas modestas e factíveis, além de criar mecanismos flexíveis para a correção de curso quando se manifestarem desequilíbrios em algum setor. Ao mesmo tempo, é um projeto aberto, podendo incorporar outras nações latino-americanas. O Governo Uruguai já se apresentou como parceiro potencial do programa de integração" (Moura, Apud Ciência Hoje, 1988, p. 30).*

O ingresso dos dois países na modernidade é visto, pelos analistas econômicos, como um caminho comum e vantajoso aos dois países:

*"A história e a geografia tornaram Brasil e Argentina parceiros no âmbito comercial. Estes mesmos fatores associados hoje a mudanças no ambiente internacional, voltaram a atuar como força plasmadoras de uma nova realidade: a integração dos dois países visando ao ingresso na modernidade, através de uma trajetória comum e mutuamente vantajosa... No horizonte dessa estratégia está a formação de uma economia integrada entre os dois países, com a elevação da corrente de comércio para patamares superiores ao 1,7 bilhão de dólares registrado em 1988, de modo a permitir o estabelecimento de um mercado comum a médio prazo... No plano mais pragmático, a criação de um espaço econômico integrado entre Brasil e Argentina é a resposta adequada, pela formação de um bloco econômico mais forte, à nova disposição de forças que se desenha no mercado internacional, onde os blocos regionais assumem dia a dia uma importância incontestável... A integração deverá ser gradual, flexível e equilibrada. Com isso,*



pretende-se evitar a especialização das economias em determinados setores e, por outro lado, favorecer a modernização tecnológica e a eficiência na alocação de recursos, tendo como objetivo final a elevação do nível de vida e de renda dos dois povos" (Revista CACEX, 1989, p. 4-5).

A integração é também considerada como um imperativo histórico entre os dois países, um sonho antigo e um ideal, em vias de realização, na luta pela paz:

"Essa integração constitui um imperativo histórico. Foi o sonho de Bolívar e das grandes lideranças continentais... Mas a integração latino-americana continua como ideal ainda distante... A experiência demonstra que é através de projetos mais modestos, concretos e realistas que a integração será progressivamente alcançada. As relações entre os dois países concentram, neste momento, os melhores esforços da imaginação política e da força criadora das duas sociedades e começam a ganhar atenção dos meios empresariais, sindicais e culturais dos dois lados da fronteira comum... Essa aproximação coloca, assim, as relações Brasil - Argentina no patamar político de entendimento e paz que nossos povos anseiam" (Montoro, 1989, p. 1-3).

Os povos brasileiros e argentinos precisam ter convicção de que a integração vem para aproximá-los, vem para ficar.

A cooperação entre Brasil e Argentina é um acontecimento que busca a aproximação de seus povos e está longe da idéia pessimista da separação ou do oportunismo golpista: "A integração não vem para dividir, mas para somar. E assim deve ser vista por brasileiros e argentinos" (Diário Catarinense, Florianópolis, 07.07.91, p. 4).

Integração significa complementação. Esta só se realiza, paulatinamente. A integração é um processo, e, como tal, não pode ser apressado, devendo vencer etapas, ajustes e novos direcionamentos; mas é inevitável:

"A integração entre Brasil e Argentina se dará de fato dentro de dez anos. A data marcada pelos Governos dos dois países, 1º de janeiro de 1995, não será cumprida. A opinião é do consultor de estratégias empresariais Pedro Belohlavek. Ele apresenta, há mais de 10 anos, projeções sobre o desenvolvimento econômico de países da América Latina. Cinco anos é o tempo para a integração começar, diz.

"Apesar de vaticinar o não-cumprimento da data firmada pelos presidentes Fernando Collor e Carlos Menem, Belohlavek defende a integração como a saída mais vantajosa para as duas sociedades. Será quase uma questão de sobrevivência, dentro do quadro de mercados unificados que surgem, afirma" (Rangel, 1990, p. 50).

As palavras do Libertador Bolívar formam um pano de fundo no cenário interamericano, cujo palco, de acordo com Caubet (1986, p. 205),

"não oferece sempre um espetáculo de harmonia e entendimento entre os atores da peça. Mas como esta encena um jogo de relações internacionais, suas características não podem ser uma tranquilidade ou uma harmonia de todos os instantes, pois muitas paixões e interesses são envolvidos em todos os casos de relacionamento humano".

Tal quadro não anula ou não neutraliza, evidentemente, as iniciativas tomadas por homens embuídos de boa intenção, na luta pelo fortalecimento dos laços interamericanos.

É esta a situação vivenciada a nível de Porto Seco de Dionísio Cerqueira, onde o peso de certas realidades se mostra tão significativo quanto à vontade de integração, a requerer análise aprofundada do lado brasileiro e do lado argentino.

As dificuldades iniciais para a viabilização da proposta e os primeiros passos concretos no sentido do total aproveitamento do Porto Seco de Dionísio Cerqueira - Bernardo de Irygoien, não tem o condão de desmerecer o processo de integração Brasil - Argentina. Ou como afirma Caubet (1986, p. 205-6):

"O procedimento não levará a negar ou ignorar o

*ideal da integração, porém permitirá averiguar o empenho dos atores no seu contexto real e demonstrar o quanto é difícil implementar a simples idéia da cooperação. Também permitirá evidenciar a importância dessa idéia para a rotina da vida dos povos americanos. Nesse sentido, não se pretende travar um debate sobre o falso dilema integração/cooperação, inclusive, para não injustificar os que se empenham de tal maneira para promover a cooperação, que suas obras já constituem manifestações de um pensamento americano integrado".*

Em que pesem algumas diferenças históricas, étnicas e ideológicas, bem como alguns desencontros entre os dois países, em diversos níveis, a verdade é que andam, a passos largos, lado a lado, no caminho da integração regional.

A nível de mundo, a formação de blocos econômicos regionais está no horizonte dos anos 90. Sintonizados com essa tendência, Brasil e Argentina, desde 1986, vêm trocando a retórica pelo pragmatismo, no sentido de integrar cada vez mais aspectos complementares de suas economias, vendo no desenvolvimento conjunto uma forma de caminhar mais rápido para a plena modernização.

O entendimento bi-nacional se reflete nos textos dos 24 Protocolos assinados com vistas ao desenvolvimento do comércio bilateral, à troca de conhecimentos técnico-científicos em áreas como energia e biotecnologia e à cooperação cultural. Se os gestos diplomáticos foram transparentes, os efeitos concretos foram imediatos. Pelo Protocolo nº 21, por exemplo, que trata da indústria automobilística, os produtos negociados - veículos, partes e peças - gozarão da redução a zero por cento do imposto de importação.

Essa vitória do pragmatismo sobre a retórica estabelece ainda a redução tarifária de produtos submetidos a uma lista comum, a retirada de barreiras não tarifárias, o incentivo à criação de projetos setoriais integrados e a formação de empresas bi-

nacionais. Ela é também a resposta mais adequada, na versão sul-americana, a um sinal dos tempos: a criação de blocos econômicos regionais em todo o mundo.

É um amplo programa contido nos 24 Protocolos, em função de negociações posteriores. Seu conteúdo contempla os mais diversos temas como energia nuclear e biotecnologia, mas incluindo também a cooperação cultural para o treinamento de recursos humanos em vários campos de atividade.

Os Protocolos assinados pelo Brasil e pela Argentina são, na verdade, compromissos que os dois países assumem de desenvolver ou aprofundar relações bilaterais, em campos onde os interesses são mútuos ou complementares.

Com a criação de uma comissão mista de alto nível, para estudar a cooperação e a integração econômica dos dois países, por ocasião da inauguração da ponte internacional Tancredo Neves, sobre o rio Iguaçu, de iniciativa dos Presidentes Sarney e Alfonsín, as novas conversações tomaram outros rumos, favorecendo ações conjuntas. Assim, dentre as preocupações principais dos dois países figuram os seguintes: promover as condições, por meio de gradativa integração bilateral, para a formação de um mercado comum, ao qual outros países poderiam associar-se; atingir o máximo de auto-suficiência em produtos essenciais, insumos básicos e bens de capital, substituindo o dólar por moeda - convênio no intercâmbio regional, diluindo assim as fortes pressões sobre o balanço de pagamentos; intensificar a cooperação para o desenvolvimento de setores capazes de gerar avanços científicos e tecnológicos fundamentais ao progresso e à auto-transformação de suas economias, a fim de evitar que, no sistema produtivo mundial, o Brasil e a Argentina sejam marginalizados da revolução científica; au-

mentar o poder político e a capacidade de negociação dos dois países, institucionalizando o sistema de consulta bilateral; lutar contra o excessivo protecionismo das potências industriais e as altas taxas de juros; pugnar pelo aumento da autonomia de decisão da América Latina, a fim de evitar que ela continue vulnerável aos efeitos de políticas adotadas sem sua participação.

O processo gradual e flexível, pelo qual a Argentina e o Brasil decidiram, reciprocamente, abrir suas economias, reduziria, por outro lado, os impactos internos e custos elevados, ao tempo em que possibilitaria a correção dos rumos e dos efeitos negativos, que pudessem provocar. Este entendimento bilateral passou a produzir resultados mais benéficos e práticos do que obtiveram a ALALC e a ALADI, de acordo com Bandeira (1987, p. 78):

*"De qualquer forma, o entendimento bilateral entre a Argentina e o Brasil, com a adesão imediata do Uruguai, colocou o projeto do mercado comum latino-americano em bases políticas e mais realistas do que a iniciativa multilateral da ALALC e da ALADI, em que os países-membros deram prioridade à negociação de acordos parciais de comércio, cujos resultados, conquanto indicassem considerável incremento do intercâmbio intra-regional, não avançaram no sentido da unificação do espaço econômico continental".*

Outra consequência dessa Tríplice Aliança consistiu na radical modificação do equilíbrio geopolítico na América do Sul. Os arcos diplomáticos tradicionais - Brasil-Chile, Argentina-Peru - desfizeram-se. O Chile isolou-se mais ainda, uma vez que o funcionamento do regime democrático constituiu, da mesma forma que a Comunidade Econômica Européia, conditio sine qua non para admissão ao futuro mercado comum latino-americano. Os países menores, como o Uruguai, Paraguai e Bolívia passaram a exercitar uma política pendular a fim de explorar a rivalidade entre o Brasil e a Argentina, visando obterem vantagens econômicas e comerciais.

Como efeitos mais sentidos dos acordos entre o Brasil e a Argentina, de acordo com Bandeira (1987, p. 79), aparecem:

*"a necessidade de reavaliação do Pacto Andino, consertado para contrapor-se, em outra conjuntura histórica, à possibilidade de formação do eixo- Argentina - Brasil, então sob a égide do militarismo, como implementação econômica da doutrina das fronteiras ideológicas".*

O Tratado de Cooperação Amazônica constitui-se em um instrumento básico no processo de integração entre o Pacto Andino e o Brasil, visando enlaçar, física e economicamente, os mercados do Pacífico aos centros industriais do Atlântico. Já a união entre o Brasil e a Argentina possibilitou, conforme Bandeira (1987, p. 80),

*"completar esta ligação, a partir de São Paulo, em via reta, até a província de Salta, a noroeste daquele país, de onde o Grupo Empresário Interregional do Centro-Oeste Sul-Americano (Geicos) composto, igualmente, por negociantes do Chile, Paraguai e Bolívia, deslocavam, desde muito tempo, sua produção para o porto de Antofagasta, no Pacífico".*

A Ata para a Integração Brasileiro - Argentina, assinada em Buenos Aires, em julho de 1986, de acordo com Rivano (1987, p. 73), estabelece dois claros objetivos para o processo de integração: "O primeiro é o objetivo de crescimento e desenvolvimento com estabilidade. O segundo é interessante, pela sua novidade no contexto latino-americano e refere-se à consolidação da democracia nos dois países".

Observa-se natural encadeamento dos dois objetivos especificados, à medida em que o crescimento econômico é ingrediente necessário para a solução dos sérios problemas sociais dos dois países e, conseqüentemente, para a manutenção do poder civil.

Da leitura da referida Ata, conclui-se, ainda, de rele-

vante, que a mesma não toca nos objetivos econômicos externos que facilmente poderia imaginar-se na conjuntura econômica internacional vigente.

Do exame dos instrumentos formais da integração Brasil - Argentina, deduz-se a não criação de uma estrutura institucional da integração. Como exemplo desta realidade, é o Fundo de Investimentos, do Anexo 1 ao Protocolo nº 1, que não possui sede permanente (é de alternância entre Buenos Aires e Brasília), cujos funcionários são, temporariamente cedidos, pelos respectivos governos. O quadro atual mereceu uma crítica de Rivano (1987, p. 75): "A recusa em criar um complexo burocrático é claro e compreensível, porém a pobreza da infra-estrutura institucional pode vir a prejudicar a dinâmica da integração".

Frente à conjuntura internacional existem dois fatores de considerável importância: 1º) os dois países experimentaram (ameaças) ou encontraram-se ameaçados por medidas protecionistas por parte dos países desenvolvidos - a Argentina, nas suas exportações de carne e grãos, o Brasil, nas suas exportações de produtos industrializados e semi-industrializados (aço e sapatos, entre outros); 2º) os dois países enfrentam uma crise nas suas finanças externas, com vultosas dívidas externas e dificuldades para atrair recursos externos, aliados a uma poupança interna deficiente.

À guisa de conclusão acerca dos documentos oficiais da integração, oportuno tecer alguns comentários: 1) comparado com outros acordos de integração econômica entre países em desenvolvimento, o programa de integração brasileiro - argentina é ambicioso, em especial se considerado o número de áreas que pretende desenvolver, simultaneamente; 2) a articulação temporal dos vários segmentos do programa não é aparente, o que motiva preocupa-

ção sobre possíveis desequilíbrios futuros que venham a comprometer o processo de integração; 3) é necessário avaliar o impacto redistributivo entre os países e entre os setores econômicos, no interior de cada país. Esta medida é conveniente porque a experiência de outros processos de integração aponta que uma das mais sérias ameaças à sua consolidação é a insatisfação de grupos afetados nos seus interesses econômicos; 4) apesar das dificuldades que ambos os países vêm encontrando na aplicação de políticas de estabilização macroeconômica e no setor externo, que não parecem gerar um clima favorável ao programa de integração, as circunstâncias políticas lhe são favoráveis.

A integração brasileiro - argentina é uma proposta tão natural que o estranho e lamentável é que, até agora, ela ainda não se materializou a contento.

Tem-se a consciência de que o projeto que entrelaça o Brasil e a Argentina tem grande importância política e pode ter grande importância econômica, nele incluída a proposta do Porto Seco de Dionísio Cerqueira - Bernardo de Irigoyen. As etapas da integração, porém, devem ser vencidas com a mente voltada à realidade. Como afirma Munhoz (1987, p. 96):

*"... cada passo terá de ser trabalhado com realismo, não se podendo esquecer que em meados dos anos 60 a ALALC, de simples área de livre comércio foi transformada em mercado comum - o que nunca ultrapassou o estágio de mera intenção, a despeito dos compromissos firmados. E, afinal, só a intenção política não transforma realidades. Especialmente quando circunstâncias adversas tornem importante a ação de países periféricos, como no presente, em que a crise do endividamento requer uma articulação mais ampla das nações devedoras, forçando a busca de soluções globais pelas economias industrializadas".*

A integração, na ótica do Acordo, exige um aumento comercial bilateral e que não surjam desequilíbrios sistemáticos em



favor de algum país. O objetivo central do acordo de cooperação é obter uma balança comercial equilibrada e está baseado na idéia de que as exportações aumentam o emprego e a renda, ao passo que as importações as reduzem.

Para que o programa de integração se viabilize, dentro da crise de liquidez condicionada pelo sistema monetário internacional, de acordo com Sant'Ana (1987, p. 97):

*"... há necessidade de um aumento do comércio intrazonal e, simultaneamente, de expansão vigorosa das exportações desses três países (Brasil, Argentina e Uruguai), para o resto do mundo. Assim, é indispensável que um país importe do outro, devido ao acordo, bens que antes importava do resto do mundo e exporte ao resto do mundo que antes não exportava. Aqui temos um fenômeno conjunto de criação e desvio de comércio".*

O acordo de integração poderá encontrar sérios obstáculos se existirem variações significativas no poder de compra das moedas da região. Assim, seria fundamental para o êxito do acordo de integração que os três países tivessem políticas coordenadas para o setor externo.

Por outro lado, a evidência sugere que a integração econômica não precisa, necessariamente, destruir nenhum segmento industrial. Assim, o caminho da integração que percorrem Brasil e Argentina é, por isso, o do progresso incremental, explorando com cautela a rota do comércio intra-industrial.

A Ata para a integração argentino - brasileira, subscrita por Alfonsín e Sarney em julho de 1986, reconhece os temores mútuos, ao afirmar que o Programa de Integração e Cooperação Econômica não deve induzir a uma especialização das economias em setores específicos; deve estimular a integração intra-setorial.

Para o sucesso do programa, há necessidade, de acordo com

Coelho (1987, p. 111), de harmonizar as políticas internas dos países envolvidos:

*"Por mais importante que sejam na construção de um espaço econômico comum, as reduções tarifárias são insuficientes para integrar duas ou mais economias. As políticas internas dos países participantes terão que ser ajustadas - na linguagem das relações internacionais, devem ser 'harmonizadas'".*

De acordo com Guerreiro (1982, p. 15), há que se levar em conta, no processo integracionista, a relação entre os diretamente envolvidos e o contexto mundial.

*"Os empreendimentos de tipo bilateral têm lógica própria e campo específico. Como fator de aproximação latino-americana, os esforços bilaterais devem guardar coerência com os marcos maiores da unidade continental".*

No processo de integração latino-americano é importante considerar o meio de comunicação massiva (rádio e televisão), como instrumento sem fronteiras, como um novo canal da integração dos povos, que criaria o lastro necessário para que a integração cultural tivesse uma aceitação maior. Este novo meio se somaria aos já existentes três canais de integração latino-americana: o da integração oficial (chancelarias dos países latino-americanos); o da integração educativa (universidades) e o da integração intelectual (elites culturais).

Tudo somado, hoje, a América Latina, apesar de episódios de controvérsia, vive uma estrutura em que o descontraimento é a regra.

As relações entre a Argentina e o Brasil posicionavam-se entre conflitos e harmonia. Todavia, a ciência política assinala que, em toda relação política surgem afinidades e contradições geradas pela correspondência ou pela oposição de interesses. Uma

análise do custo-benefício das relações bilaterais permitirá identificar os interesses nacionais coincidentes (hipótese de cooperação) e aqueles que se contrapõem (hipótese de conflito).

Este marco (integração) pode ser plantado se as situações conflitivas entre a Argentina e o Brasil terminarem, ou se transformarem no conteúdo de suas expressões. Para tanto, é necessário observar o grau em que ambos os países percebem interesses de ordem superior, compartilhados, vitais para a própria segurança, que obriguem, por sua importância, ajustar os objetivos nacionais, que resultem incompatíveis com aqueles.

Na atual situação do mundo, o entendimento básico aparece como condição indispensável para melhor, de forma efetiva, durável e consistente. O "status" internacional de ambos os países, a unidade de esforços constituem uma garantia de segurança, entendida esta como a soma dos interesses vitais de um estado.

Constata-se que a política de integração entre a Argentina e o Brasil não é um aspecto conjuntural de coincidências entre a administração de Sarney e Alfonsín.

Os conflitos estão cedendo espaço para o entendimento e cooperação mútua.

O Brasil e a Argentina passaram a rechaçar a possibilidade de novos conflitos, eis que o esforço nacional vem sendo orientado para o desenvolvimento da autonomia estratégica, dentro do espaço geopolítico de interesse, como condição para a construção de uma grande potência. Tal condição passa, principalmente, pelo crescimento econômico, pelo fortalecimento das instituições políticas, pela modernização do transporte, pela capacitação científica e tecnológica e, fundamentalmente, de acordo com Camusso

(1989, p. 9), "pelo resgate da dívida social". É que sem condições internas favoráveis não podem se desenvolver condições externas favoráveis para qualquer projeto de autonomia estratégica.

Há dois momentos distintos a serem considerados, no estudo do desenvolvimento das regiões fronteiriças latino-americanas: 1º) até meados dos anos oitenta, as propostas caracterizavam-se por fundamentar-se nas visões geopolíticas (ação defensiva e/ou ofensiva); 2º) nos últimos anos, os processos de integração implementados revelam que as distintas estratégias de integração não são excludentes entre si, mas, pelo contrário, complementam-se e se potenciam mutuamente: integração nacional, integração latino-americana, bilateralismo, multilateralismo, acordos globais específicos, entre outros.

Para que as potencialidades de cada país se realizem, de acordo com Collazos & Pappaterra (1989), depende de superação dos obstáculos que impedem o desenvolvimento regional. Neste sentido, na atualidade, o desenvolvimento das áreas fronteiriças se considera como um problema típico do desenvolvimento regional, com a característica de estar sujeito aos impactos que resultam da política econômica global nacional (câmbio, moeda, sistema fiscal, etc...). Ademais, sobre influência do impacto extranacional, produto da situação de "vizinhança".

Observou-se, ainda, nas relações Brasil - Argentina, interesses e fundamentos comuns. A vontade política vem expressa na Declaração de Iguaçu, de 1985 e instrumentalizada na Ata de Integração Argentino - Brasileira e nos protocolos firmados em julho de 1986 e subseqüentes, como também a Ata da Amizade. Argentino - Brasileira de dezembro do mesmo ano descansam, por sua vez, em um acordo político básico. Este se estrutura, de acordo com Menendez

& Kerz (1989, p. 3), no fato de que "ambos os países possuem um comum sistema político, baseado na organização democrática," que permite criar um tipo de relação política madura.

A presente proposta encontra solo fértil, pois a integração é daqueles conceitos que caracterizam nossa época, a nível local, regional e internacional. Prega-se a inserção da cidade, do Estado, dos Países, no mundo, internacionalizando suas economias. A integração é a tônica da atualidade.

Neste caminho de contexto ampliado, no espaço mundial, situa-se a América Latina, com seus países de Terceiro Mundo, visivelmente dependentes das grandes potências, desarticulados, internamente, sem convincentes ofertas e seus credores, sem poder de competitividade, postada no comodismo sócio-econômico e cultural.

É no âmbito da América Latina que desponta o início do processo de integração regional: Brasil-Argentina. Processo este, em aberto, que acolhe todos os países interessados na tarefa cooperativa regional.

Daí a necessidade de ampliar horizontes, de avaliar a América Latina, em sua realidade histórica, social e econômica. Um continente que compõe a maior parte de um hemisfério, que, hoje, ainda experimenta a dominação econômica e política dos países avançados. Seus países possuem uma estrutura econômica, embasada nas atividades agropecuárias, minerais e industriais, destacando-se, mais recentemente, por sua agro-indústria. Todavia, se encontram na dependência tecnológica, imposta pelos países desenvolvidos.

É público e notório, hodiernamente, a nível de macro-sis-

tema (planetário) o interesse pela América Latina, por seu povo, por sua cultura, por suas riquezas, por sua pobreza e por sua dívida externa.

É a América Latina, por assim dizer, a "vitrine do mundo" (alvo de atenção, por suas riquezas à mostra).

O trabalho refletirá que os países latino-americanos são produto da expansão da Civilização Ocidental, ou seja, de um tipo moderno de colonialismo organizado e sistemático, a substituir o antigo regime colonial das Coroas. Esta realidade é decorrente de sua origem portuguesa. O permanente colonialismo é devido à evolução crescente do capitalismo (selvagem) e à incapacidade dos países componentes da América Latina de inserir-se no espaço econômico, cultural e político das nações hegemônicas.

São consideradas, na evolução do tema, a realidade geohistórica e político-social-econômica de Santa Catarina e a situação dos países integrantes da América Latina, sobre os quais recai a tradicional política preponderante dos Estados Unidos. Como exemplo, a referida política introduzindo mudanças tecnológicas e culturais, inadequadas à realidade local e regional, contribuindo, com tal estratégia, para o aumento da pobreza, intensificando a expropriação e o desperdício dos recursos naturais e econômicos, já tão escassos.

É o dilema latino-americano que exsurge da incongruência entre o sistema compartilhado de valores ideais e a práxis social. Provém da profunda necessidade histórica e social de autonomia e equidade. É a estreita margem para as nações coletivas, deixada pelas políticas até aqui empregadas. É incontestável que os países latino-americanos possuem enorme potencialidade natural; porém, é fato indiscutível que a América Latina é tida como mera utilidade, simples

instrumento à disposição do colonizador. Verifica-se essa realidade, se bem avaliada a política do poder (autoritarismo), de outrora e de hoje, realizada mediante sistemas políticos, via de regra, instalados em regimes autoritários, manipulados pels EUA.

Atesta a história que o sistema básico de colonização e de dominação externas, experimentado pelas Nações Latino-Americanas durante, pelo menos, três séculos, foi edificado de acordo com as exigências econômicas, culturais e políticas dos países colonizadores, ainda hoje persistentes.

A legitimidade de dominação tinha um duplo fundamento, juridicamente considerada: legal e político. Ficavam os colonizadores submetidos ao desejo da Coroa Portuguesa, e, na atualidade, ainda, aos Estados Unidos da América. Sob este modelo central e impositor, a espécie legal de dominação colonial adquiriu a tônica de exploração ilimitada, em todos os níveis da existência humana e da produção, em benefício das Coroas e seus colonizadores. Somente um processo integrativo regional, levado a sério, poderá afastar tal quadro humilhante e indesejado pelo homem latino-americano.

Desta forma, as influências externas alcançaram as esferas da economia, da sociedade e da cultura. A dominação externa, a seu turno, tornou-se imperialista e o capitalismo dependente emergiu como realidade histórica, na América Latina. Esse padrão negativo de denominação imperialista desponta, em dois níveis diferentes: o primeiro, no condicionamento e reforço externo das estruturas econômicas arcaicas (necessários à manutenção do modelo de "exportação - importação", calcado na produção de matérias-primas e de bens primários. O segundo, no malogro do padrão de desenvolvimento, absorvido pela burguesia emergente das nações

européias, como "potências".

Para fazer frente a essa realidade, urge que as nações periféricas quebrem os laços do processo único, padrão de acumulação de capitais estrangeiros, com seu discutível modelo tecnológico e sua contestável estrutura de consumo.

Como alternativa viável à América Latina, ter-se-ia a oportunidade de mudanças profundas, no modo de geração, de apropriação e de emprego do excedente social, isto é, a alteração da estrutura vigente. Referidas reformas, todavia, precisam estar comprometidas com o todo social e não apenas, com um segmento ou parcela deste. Daí, a necessidade de ser a integração (econômica, política e social) dos países dependentes, equacionada dentro de um sistema de acumulação, cujo substrato básico contemple a modificação total nas definições e prioridades.

Da luta pró-integração latino-americana, a iniciar-se pela sugestão Brasil-Argentina, via Porto Seco de Dionísio Cerqueira, poderá surgir uma luta mais significativa - a da integração com o mundo - com a conquista dos direitos jamais negados, teoricamente, mas diuturnamente impedidos, na prática, de serem exercidos, pela ação injusta das minorias beneficiárias dominantes.

Na missão integrativa, mister se faz assegurar um maior desenvolvimento às forças que atuam dentro da área de integração, protegendo seus interesses comuns superiores.

Ao se listar os movimentos de integração latino-americanos, constata-se que a não integração é uma das inúmeras expressões das diferenças existentes entre o desenvolvimento das nações do Primeiro Mundo e do Terceiro Mundo. As dificuldades, em termos



de sua inviabilização, situam-se a nível de interesses dominantes, insensíveis aos anseios das comunidades sob seu domínio.

A história ensina que, apesar do acalentado sonho de Bolívar, a integração da América Latina - como uma nova comunidade econômica e cultural - está distante da realidade desejada. Como exemplo, basta lembrar os antagonismos, conflitos e desconfianças que marcaram as relações entre Argentina e Brasil, até o final da década de setenta.

Por isso, a reflexão sobre as relações entre os dois maiores e mais influentes países da Bacia do Prata - Brasil e Argentina - a partir da percepção que cada um deles tem da ação do outro, no palco sub-regional do Prata e no cenário mais amplo do Continente Sul-Americano, faz-se necessária. A geopolítica, conforme Miyamoto (1984), comprova a tendência expansionista de ambos os países, o que refletiu no delineamento da política externa dos mesmos e, sobretudo, nas relações com seus vizinhos de Continente, pois, até o período militar brasileiro, segundo Chiovenato (1981) e Lafer (1987), a Argentina era encarada como um adversário potencial, uma permanente ameaça e um perigo constante à "Segurança Nacional", mormente aos Estados Fronteiriços do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, tidos como os mais vulneráveis à ação de cobiça argentina.

Antiga, renovada, esquecida e retomada, mais recentemente, a preocupação dos Governos (mas não olvidada pelos povos da América Latina), relativamente à idéia de integração. Para concretizá-la, contudo, há que se pugnar por novos espaços, que possibilitem a integração econômica, secundada por gestões na defesa dos interesses superiores, dotados de estímulos suficientes, a fim de manter a continuidade de seus domínios e avanços.

Como mostra da concreta preocupação, nesta área, tem-se o "Programa de Integração e Cooperação Econômica", firmado pelos mandatários do Brasil e da Argentina, como ato de soberania e decisão políticas, que, de acordo com Baumann & Lerda (1987), é endereçado à constituição de um Mercado Comum Latino-Americano. Seus instrumentos, evidentemente, são as atas, acordos e protocolos setoriais. Segundo os autores citados, não fica afastada a adoção de uma moeda comum, como medida de valores, nas transações regionais.

Precisa, portanto, a América Latina, como um todo, lançar-se à formação de uma Comunidade Inter-americana, a exemplo da Comunidade Econômica Européia (CEE) e da Comunidade do Caribe (CARICOM), com vistas à integração econômica dos países que a compõem, bem como a promoção do desenvolvimento sócio-cultural daquelas comunidades.

Neste contexto internacional, o Porto Seco de Dionísio Cerqueira, por não oferecer barreira físico-geográfica, favorece a integração Brasil - Argentina - América Latina. Todavia, o Porto Seco sofre prejuízos com as barreiras administrativas, como a exigência de excessiva documentação, a imposição de medidas alfandegárias inadequadas à realidade local, enfim, ações governamentais bi-laterais, que se constituem em sérios entraves burocráticos e operacionais na zona de fronteira.

Urgente e necessária é a formulação de uma política global e responsável, que venha a apoiar as comunidades locais, regionais e com programas viáveis, factíveis e com recursos adequados à realidade e às aspirações do homem, nelas inserido.

A eliminação dos entraves burocráticos indicados seria

uma preocupação das autoridades competentes, no ato de reformulação da política global referida.

Durante o desenvolvimento das etapas do tema da dissertação, chegar-se-á à inafastável conclusão, segundo a qual, a América Latina em geral, e o Brasil, particularmente (área específica de interesse) e, neles, o Estado de Santa Catarina - devem partir para a internacionalização de suas economias, deixarem a posição de subalternos ante as Nações do Primeiro Mundo. Tal será atingido sob a coordenação da vontade política competente. Trata-se de um programa - sugestão, de um semear de idéias, de um modo de integração, sem fórmula pré-concebida, são pensamentos para a inserção da América Latina no planeta, para futuro debate e para posteriores definições. Vêm elas sustentadas no conceito de mundialização da economia latino-americana, de acordo com Abreu (1990, p. I. 1):

*"Internacionalização da economia se concebe, pois, como o processo (ou o fato) de espalhar sobre diferentes países produtos (pessoas, mercadorias, matérias primas, capitais, tecnologias, serviços), gerados em um Estado determinado".*

O texto conduzirá o leitor a convencer-se que, hodiernamente, o desenvolvimento de um país é mensurado pelo grau de abertura econômica sobre o mundo e que o Brasil, a Argentina, o Uruguai e o Paraguai, via Mercado Comum (MERCOSUL) estão no caminho certo.

O leitor ficará convicto de que o processo de internacionalização da economia latino-americana exprime a continuidade obrigatória do Planeta, a seqüência do ciclo humano, a interdependência das sociedades, a complementariedade dos fatores e produtos, enfim, as vantagens da especialização e da competência para a otimização dos fatores.

A globalização dos mercados será a tônica, a nível de negócios, em dimensão planetária, como uma interrelação do Primeiro Mundo com o Mundo em desenvolvimento, pela informatização e uso das novas tecnologias.

Dentro da linha definida pelo atual Governo Brasileiro, no dizer de Abreu (1990), deve o Brasil (e também a América Latina) encaminhar-se à modernização, descartorialização, desregulamentação, internacionalização, produtividade, eficácia, eficiência e desmonopolização.

Para alcançar a meta da comunhão das nações, via integração, além da vontade política - que é determinante - no caso, requer o processo integrativo a participação dos governos locais e regionais, a mudança de mentalidade, em família, na escola, na Universidade, na empresa, nas agremiações, para a mudança do "status quo" do Primeiro Mundo. Tal será possível, mediante a assimilação do modelo planetário, com a projeção da América Latina no cenário mundial.

Importa consignar que, por tradição e inércia geo-econômica, o Brasil mantém-se atrelado à integração latino-americana e às perspectivas de um mercado de formação aleatória: com atrativos limitados à expansão industrial. Na tarefa acadêmica, ficará consignado que não se advoga, é evidente, o repúdio ao processo de evolução de uma união aduaneira latino-americana, ainda que remota, como primeiro estágio integracionista, pois não se pode ignorar que a ALADI (Associação Latino-Americana de Integração) absorve 10% de nossas exportações (brasileiras). Torna-se óbvio, porém, que o Brasil, e, de resto toda a América Latina, pelo seu volume de intercâmbio e pela sua abertura econômica, não terão alternativa fora da negociação, com um ou mais blocos existentes

e em formação.

Não é recomendável que os países latino-americanos permaneçam, exclusivamente, incorporados ao bloco econômico de menor barganha internacional (sujeitos às discriminações mais acentuadas da Comunidade Européia). Precisam lutar, em comunidade, para deixarem de sofrer a concorrência dos subsídios governamentais da Comunidade Européia, para cobertura da defasagem dos preços agrícolas comunitários, em relação aos mundiais. Devem os países periféricos aumentar sua participação no comércio mundial, pelo afastamento de discriminações e de normas de proteção que contrariam a pregação dos princípios de liberdade econômica e de distribuição equânime da riqueza internacional.

A união Brasil - Argentina, a cooperação dos países latino-americanos tendem a rejeitar a condição atual de vítimas das potências internacionais, de regiões isoladas economicamente, distantes das barreiras à absorção da tecnologia internacional e da estatização crescente das atividades produtivas.

Urge a reformulação das estruturas arcaicas latino-americanas, pela abertura da economia, ao intercâmbio comercial e à participação de capitais estrangeiros. Com esta nova maneira de encarar o mundo, chegaremos à Europa, em 1991, deixando para trás o "muro das lamentações", do Terceiro Mundo.

A atuação diplomática da América Latina junto à Europa (CEE), Estados Unidos, Japão e demais países de interesse da América Latina vem se assentando em bases institucionais adequadas, orientando-se, em linhas dinâmicas de acompanhamento da evolução e da identificação das vantagens, beneficiando-se, com o progresso dos povos.

A exemplo do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, outras vias de acesso a Países Fronteiriços do Brasil poderão ser incrementadas, inclusive, ao Mundo, somando ações, espaços e pessoas, como instrumentos de implementar futuros, servindo-se das experiências já concretizadas.

A meta será o planeta, integrando os povos, suas economias locais e globais, complementando sistemas interessados, reproximando o mundo, com o que estará garantida a paz como - objetivo permanente dos povos - um patamar mínimo e digno de renda, de direitos e de qualidade de vida.

Nesta tarefa, porém, a exemplo do comportamento brasileiro - argentino, com a assinatura de diversos Acordos e Protocolos de Integração em 1986, sugere-se uma postura cautelosa. Ou, de acordo com Baumann (1987, p. 144), "cautela é normalmente uma consequência natural do acúmulo de experiências. Em que pese a retórica em torno desses acordos, as medidas práticas efetivamente adotadas foram essencialmente prudentes".

Os documentos elaborados, a nível de integração Brasil - Argentina contemplam, em seu conteúdo, o objetivo permanente dos povos: a paz (Preâmbulo da Ata para a integração brasileiro - argentina, de 29 de julho de 1986).

A paz, porém, não se concretiza plenamente, mas apenas na abastança relativa, no suficiente para o convívio cotidiano, a nível de Cidade, Estado (como divisão político-geográfica), País e Mundo.

A história é pródiga em noticiar as ações humanas desenvolvidas, em todos os recantos da terra para a manutenção da paz e outras inúmeras, planejadas ou explosivas, que desencadearam os

conflitos que levaram a humanidade ao sofrimento.

As próprias nações contempladas nesta proposta foram vítimas de ações governamentais inconseqüentes, que as levaram às desconfianças mútuas e ao confronto armado, afastando-as, no passado remoto, e, também, mais recentemente, do objetivo sonhado: a integração.

A geopolítica colaborou, com sua declarada aversão ao comunismo, a cultivar e a alimentar mais ainda os ressentimentos que minavam o entendimento binacional (Brasil e Argentina), usando a geografia como elemento estratégico de avanço e ataque, sob a desculpa da necessidade de defesa das fronteiras, justificando ações militares e incentivando a indústria bélica, sob o aplauso Norte-Americano.

Chiavenato (1981, p. 41), ao analisar as idéias de Travassos, deixa claro o que era a prática geopolítica brasileira:

*"a pressão das 'fronteiras vivas' sobre os vizinhos da Bacia do Prata e a necessidade de dominar o Heartland da América do Sul - para servir de alavanca ao expansionismo político e econômico do Brasil sobre a Bolívia - é o centro do pensamento de Travassos - irradiar-se pelos países sulamericanos..."*

Mas, durante o Governo do General Médici, houve, da parte deste, finalmente, o reconhecimento público de que todos os povos têm o direito à paz:

*"O Governo do General Emílio Garrastazu Médici (1969-1974), quando da visita de Lanusse a Brasília, reconheceu então que todos os povos tem igual direito a ver realizado seu ideal de paz e prosperidade, de acordo com suas respectivas instituições. Assim, oficialmente, o Brasil e a Argentina sepultavam a doutrina das fronteiras ideológicas" (Bandeira, 1987, p. 53).*

Apesar daquela manifestação verbal da autoridade brasileira, na prática, como se sabe, as desconfianças entre os dois

países, seguiam seu anterior curso, de acordo com Bandeira (1987, p. 53): "Mas o que a realidade demonstrava era diferente".

A visão polêmica ocorria, tanto do lado brasileiro, como do lado argentino, estribada em enfoques geo-históricos, geopolíticos e diplomáticos. Por vezes, alguns estudiosos da área faziam questão de instigar as idéias hegemônicas, de expansionismo, as tendências anexionistas, a desmedida ambição e a política agressiva.

Outros autores mostravam a diferente formação histórica e até certa assincronia do desenvolvimento capitalista dos dois países.

Firmada a Ata para a Integração Brasileiro - Argentina, com seus 12 (doze) protocolos, que abrangem uma variada e extensa área de interesses comuns, em julho de 1986, pode-se detectar o cetimismo do empresariado (mais da parte brasileira) e maior alento nas iniciativas governamentais. Mais recentemente, observa-se a redução da resistência do empresariado local, seu sentido interesse no desenvolvimento de projetos com os empresários argentinos, mediante o apoio dos governos envolvidos na tarefa cooperativa bilateral.

Sobre o ideal comum dos povos, no sentido da busca incessante da paz, na luta renhida e constante para a obtenção de um patamar mínimo de renda, de direitos, de qualidade de vida, recomendando-o, é a tônica atual dos especialistas dos temas sobre a internacionalização da economia, a saber, a partir do Estado:

*"O Estado - Sistema criado pelo homem para a consecução de conjunto de condições requeridas para que todos os membros orgânicos da sociedade possam conseguir por si, felicidade temporal, subordinada ao fim último. Estas condições se hierarquizam e são funda-*



mentais e derivadas. Fundamentais, as pertinentes: a) - à qualidade ambiental (garantia da vida); b) - ao gozo da ordem jurídica (garantia da convivência) e que incluem as prestações pertinentes aos direitos fundamentais, aos sociais ou coletivos e aos políticos. Derivadas, são as que dizem respeito à abundância suficiente dos bens do espírito e do corpo, necessários à felicidade temporal, e que não se podem atingir adequadamente com a só atividade privada (garantia da sobrevivência). O Estado é um serviço à sociedade, um instrumento, um meio. O fim do Estado é o ser meio" (Abreu, Apud Diário Catarinense, 24.06.1990, p. 6).

O homem, é o destinatário da paz, a quem o Estado e seus governantes devem propiciar um meio adequado de vida, preservando seus direitos. É ele, afinal de contas, a razão do universo, o fim último deste:

"Há um princípio - lei fundamental intencional - que tudo contém e tudo regula. O Universo é orgânico, sistêmico, finalístico, ininterrupto. O homem é um ser eterno, individualmente eterno; fideicomissário e herdeiro natural do conhecimento acumulado no planeta e resultante do exercício que nele e sobre ele realizaram as gerações passadas. Obrigado a expandir o conhecimento e as respectivas aplicações - as tecnologias - o homem tem, na educação e no trabalho, direitos em tudo, iguais ao direito à vida" (Abreu, Apud Diário Catarinense, 1º.07.1990, p. 6).

Pelos excertos selecionados, pode-se estender os suportes teóricos recolhidos ao plano de integração Brasil - Argentina, cuja idéia perseguida, pelas sociedades de ambos os países, será fortalecida, dos dois lados da fronteira, com reflexos positivos mútuos, se respeitados e aplicados, no meio em que o homem binacional vive.

É evidente que, nesta preocupação comum, os governos inclinam-se a proporcionar, aos cidadãos de seus países, as condições mínimas e dignas de vida, visando a promoção do homem, começando pelo patamar mínimo de renda e pela qualidade de vida do mesmo.

Se tal não se operar, impossível pensar-se em um processo integrativo Brasil - Argentina e, muito menos, sul-americano e mundial.

Quanto às desigualdades planetárias, são uma realidade a ser enfrentada, mas com a preocupação de aproximar os homens, pela via da integração global.

É a sociedade antropocêntrica, existente como unidade na diversidade mundial que deve ser buscada no processo integrativo:

*"Por vários meios, a idéia de uma sociedade antropocêntrica, lastreada nos valores fundamentais, individuais e sociais, vem assumindo forma. No campo da política global são os movimentos de libertação nacional e a recusa à aceitação de um mundo bipolar, simultâneos a um intenso desejo de internacionalização ou mundialização da pessoa humana" (Abreu, Apud O Caminho do Homem, 2º caderno, s/d, p. 12.13).*

O Terceiro Mundo situa-se hoje, em posição desvantajada, em relação ao Primeiro Mundo, feita a devida comparação dos indicadores. Mas, cabe ao homem pugnar pela diminuição das diferenças até equipar-se ao "status" do Primeiro Mundo, através de estratégias de inteiração entre América do Sul com o restante do Mundo.

O esforço da ONU (Organização das Nações Unidas) e suas sub-organizações, na busca deste mundo mais harmônico, na perseguição da paz, não pode ser esquecida, em que pese os erros cometidos. Criada em 25 de julho de 1945, na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos, vem cumprindo com seus objetivos inaugurais: manutenção da paz e da segurança internacionais; desenvolvimento de relações amistosas entre as nações; ações de cooperação internacional, para a solução de problemas econômicos, sociais e culturais.

Os esforços da ONU e suas sub-organizações para a manutenção da paz mundial merecem registro, pelo menos os mais recentes. Como exemplo deste empenho é a ação da Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente, demonstrada por ocasião da publicação, pela Oxford University Press (Oxford/New York) o relatório de 1988 - "Nosso futuro comum". De acordo com Abreu (maio 1990, p. I. 4), o relatório divide-se em três partes:

*"Preocupações comuns (Um futuro ameaçado; em busca do desenvolvimento sustentável; o papel da economia internacional); Desafios comuns (População e recursos humanos; segurança alimentar: mantendo o potencial; espécies de ecossistemas: recursos para o desenvolvimento; indústria: com menos, produzir mais; o desafio futuro); Esforços comuns (A administração das áreas comuns: paz, segurança, desenvolvimento e meio ambiente; pela ação comum: propostas de mudança institucional)".*

A nível de América Latina, muitas foram as iniciativas para a manutenção da paz. Como exemplo, dentre elas, os Pactos Regionais, a Ata para a integração brasileiro - argentina, de 29 de julho de 1986, que, dentre outras metas, prevê a consolidação da paz na região e o Acordo de criação do MERCOSUL (Mercado Comum do Sul), formalizado com a assinatura dos Presidentes dos países integrantes (Brasil, Paraguai e Argentina), em Assunção, em 26 de março de 1991.

#### 4. UM CONTINENTE À DERIVA: AMÉRICA LATINA E O CARIBE

Como pano de abertura, é forçoso reconhecer que o intercâmbio interamericano vem crescendo cada vez mais. Como exemplo desta realidade, é público e notório que os Estados Unidos, os países anglófonos do Caribe e a América Latina mantêm, entre si, relações comerciais e financeiras e relações de cooperação científica e tecnológica, que precisam ser preservadas e desenvolvidas.

Sugere-se ao Brasil e a seus vizinhos passem a ocupar o espaço existente na área do Caribe, deixado pela complexidade dos relacionamentos existentes na mesma e na América Central (onde são visíveis a diversidade de tradições culturais e a diversidade de alinhamento estratégico, como é, in casu, Cuba e, eventualmente, Nicarágua), como, a seguir, se pode verificar:

*"... e muitos outros complexos problemas sócio-econômicos e políticos, tornam aquela região completamente destituída de condições para que integre, de forma coerente e útil, um sistema defensivo unificado. Tal situação torne pouco viável, operacionalmente, a inclusão do México num sistema defensivo comum, cuja continuidade estaria interrompida pela ampla faixa caríbio-centro-americana..." (Accurso, 1987, p. 65).*

A decorrência a extrair dos três círculos regionais (EEUU), países do Caribe e América Latina, países latino americanos e América do Sul) é:

*"... a necessidade de se considerar em função delas as relações dos países latino-americanos entre si, com os países anglófonos do Caribe e com os Estados Unidos. Avulta, assim, a necessidade de se substituir a falsa retórica interamericana e suas desconjuntadas instituições, como a OEA (Organização dos Estados Americanos) e o TIAR (Tratado Interamericano de Assistência Recíproca), por um realístico relacionamento de caráter comercial e científico-tecnológico, baseado em adequados mecanismos. Avulta por outro lado, a necessidade de se imprimir maior operacionalidade à solidariedade latino-americana, mediante uma nova e consciente decisão política dos países da região" (Accurso, 1987, p. 65).*

Dentro as possibilidades apresentadas pelos países da Bacia do Caribe, em favor da parceria com empresas da América do Sul, estão o acesso aos mercados dos países industrializados, a proximidade geográfica e um sistema efetivo de comunicações e de transporte com os Estados Unidos, o nível baixo de taxas e de custos de produção. Dos setores que exibem melhores condições de negociação estão arrolados a indústria de alimentos (carne, peixes e crustáceos), a agroindústria (sobretudo, os sucos de frutas), a indústria do ramo farmacêutico, da cerâmica, dos mobiliário, do vestuário e do calçado.

As oportunidades comerciais ao Brasil surgem dos países Centro-Americanos, como a Costa Rica, Trinidad e Tabago e a Jamaica. Este novo caminho para a exportação se abre, como consequência do desestímulo em que se encontra o Brasil, com a imposição de cotas, de sobretaxas e outras restrições à importação de seus tradicionais produtos. É a saída que se descortina para superar essa pesada carga.

Ademais, lá já existe o substrato legal, sobre o qual poderá o Brasil assentar suas negociações:

*"São as oportunidades oferecidas por países Centro-Americanos como Costa Rica, Trinidad e Tabago e Jamaica. Estes países, favorecidos por programas de cooperação com os Estados Unidos, Canadá e Comunidade Econômica Européia, podem servir de base de lançamento para os produtos brasileiros nos mercados industrializados. Para que isso aconteça não é necessário realizar um grande investimento. Basta que o exportador brasileiro forme 'joint ventures' com empresas destes países, em um processo bastante estimulado e facilitado pelos governos locais" (Revista Comércio Exterior, nº 102, maio-junho, 1989, p. 4).*

Três são os programas a garantir exportações a partir dos países referidos da Bacia do Caribe: 1) Caribbean Basin Initiative (CBI), criada pelos Estados Unidos em 1983, denominada Inicia-

tiva da Bacia do Caribe; 2) o CARIBCAN (Canadian Program for commonwealth Caribbean Trade, Investment and Industrial Cooperation), de criação canadense, em 1986; 3) Convenção de Lomé III, de 1984, firmado por 10 (dez) membros da Comunidade Econômica Européia, com 65 ex-colônias da África, Pacífico e Caribe.

Pelo que dispõem os Acordos ou Programas anunciados, o empresário brasileiro pode instalar bases industriais em um dos países, pelos mesmos favorecidos, beneficiando-se das vantagens neles estabelecidas.

A CBI é o Acordo mais importante dos três apontados, pois permite a entrada de novos parceiros no compensador mercado norte-americano.

Pelo que se sente, o empresariado brasileiro ainda não se convenceu que aquele mercado lhe é realmente vantajoso, talvez até por falta de conhecimento a respeito de sua estrutura e funcionamento. Isso é reconhecido pelo Governo Brasileiro e até pelo Governo dos EUA, com relação ao empresariado regional. A própria indústria norte-americana não demonstrou o interesse esperado quanto aos novos projetos.

Da parte do Governo Brasileiro, não foram destinados recursos para a implantação de novas unidades industriais brasileiras, nos países participantes dos três Convênios instituídos. Talvez, em futuro não remoto, a injeção de verba pública, ao setor privado brasileiro (que começa a se interessar por aqueles projetos), se torne uma realidade. Resta, no momento, o empenho e a iniciativa dos empresários, aplicando seus próprios recursos, eis que os programas anunciados são de baixo investimento.

Deve o investidor brasileiro e seus colegas latino-ameri-

canos, desejosos de ampliar sua indústria, de preferência, ingressar naquele mercado, através da Caribbean Basin Initiative (CBI), por ser o Convênio que mais retorno trará aos mesmos, em especial por conceder a isenção de impostos aduaneiros. O sistema da CBI é mais promissor que o do Sistema Geral de Preferências Tarifárias (SGP), pois não se restringe aos 2.800 produtos, no último indicados e porque o tempo-duração das isenções é mais dilatado do que o previsto naquela. Ademais, o livre ingresso em seu programa está garantido por 12 (doze) anos, a partir de 1984. Já se desenvolvem tratativas, objetivando prorrogar o prazo até o ano 2007.

Como exemplo de vantagem obtida pela Costa Rica, é a elevação de suas vendas, aos Estados Unidos, em 66%, fruto de acordos de cooperação que firmou na região da Bacia do Caribe. Avançou tanto, economicamente a Costa Rica, que hoje oferece sua base territorial a empresas latino-americanas, dentre as quais, as brasileiras. Alguns industriais sentiram-se tão atraídos pela generosidade dos incentivos governamentais costarriquenhos que instalaram empresas naquele solo: Geotécnica, a Constran, a Interbrás, a Cerâmica Santana e a Casa da Moeda, especializadas na área de construção, manufaturas e projetos. É o convite aberto da Costa Rica à participação brasileira, em 'joint ventures'.

Os números acusam que o Brasil começou a fornecer matérias primas a Trinidad Tobago:

*"A balança comercial entre o Brasil e Trinidad Tabago atingiu 43 milhões de dólares em 1987, com um saldo brasileiro de 38 milhões de dólares... o Brasil começa a despontar como fornecedor de matérias-primas para aquele país, tendo participado com 3,3 por cento do total importado em 1987" (Revista Comércio Exterior, nº 102, maio-junho, 1989, p. 6).*

Trinidad e Tobago oferta, ao capital estrangeiro, linhas

de crédito e incentivos especiais, se o mesmo introduzir novas técnicas de trabalho e novas tecnologias àquele país. Tem o país boa base industrial, destacando-se nos setores petroquímico e refinamento de petróleo. Conta, ainda, com reconhecidas reservas de petróleo e de gás natural.

Trinidad e Tobago mantém acordos de cooperação com os Estados Unidos, Canadá e Comunidade Econômica Européia, o que interessa, de perto, ao Brasil.

Em termos de turismo, o Caribe é importante pólo, mormente, com a inauguração, em agosto de 1988, do International Trade Center (ITCC), em Curaçao, cujo empreendimento transformou a ilha em um centro de atrações no setor de comércio internacional. É Curaçao conhecido como a "ilha da encruzilhada mercantil", sendo parada obrigatória para 50 linhas marítimas. Naquela permanente vitrine comercial, qualquer país poderá expor seus produtos, entabular contatos comerciais e fazer reuniões de negócios.

Curaçao concede, ainda, incentivos fiscais a empresas que usam a área como local de distribuição comercial. Uma das vantagens oferecidas é a zona franca (isenção de impostos de importação, alíquotas reduzidas de 2% sobre os lucros) aos usuários da base.

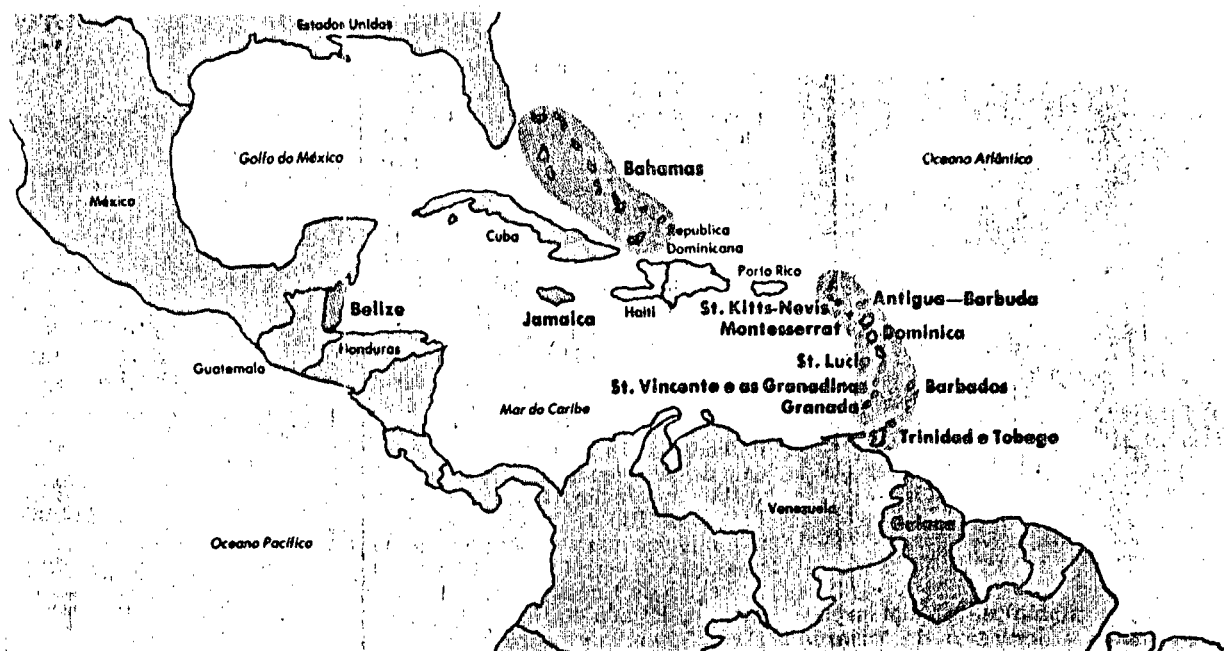
Mais uma forte razão deve levar o Brasil a manter relações internacionais com o Caribe - que se tornou um mercado único, a partir de 1º de outubro de 1988 - o CARICOM (Comunidade do Caribe), porque pode relacionar-se com seus 13 (treze) membros (antigas e atuais colônias britânicas), unidas por interesses comuns desde 1973. Em reunião em St. Jonhs (Antigua), a Comunidade do Caribe decidiu, naquela data, eliminar as barreiras comerciais,



com o beneplácito das 05 (cinco) mais fortes economias da região de sua abrangência: Jamaica, Bahamas, Trinidad-Tobago, Guiana e Barbados.

Trata-se de uma integração econômica de forma gradual, podendo o Brasil nela inserir-se, com seu ingresso na área física daquela comunidade.

**MAPA 01**  
**PAÍSES DO CARICOM**



FONTE: Folha de São Paulo  
09/07/88.

#### 4.1 Dívida Externa

A carga da dívida externa que pesa sobre os países devedores da América Latina é insuportável, obrigando-o a auto-desenvolver-se, a criar estratégias para enfrentá-la e a reforçar os laços da integração latino-americana, na formação de um Mercado Comum, e, aos poucos, escalar a posição de países do Primeiro Mundo.

Apesar dos esforços dos países devedores em exportar, cada vez mais, inclusive, para obterem redução no "quantum" da dívida que possuem junto ao FMI (Fundo Monetário Internacional) e aos Bancos Internacionais, sentem crescer, diariamente, o montante do encargo financeiro, devido às intoleráveis taxas de juros.

O volume das pressões para que a América Latina cumpra as metas econômicas, às vezes, é muito além de sua capacidade, o que leva a se pensar que os credores desconhecem a real situação dos países do continente, cuja população em sua grande maioria, vive em situação de crônica e absoluta miséria.

Iniciativas oficiais houveram, procurando a melhor solução, passando, inicialmente, pelo empenho redobrado em saldar a dívida externa; depois, em parcelá-la, mediante sua rolagem, em negociações de toda a espécie; a seguir, pensou-se até em não mais satisfazê-la e, por fim, ao retorno às negociações ao redor da mesa do FMI (Fundo Monetário Internacional), na busca de soluções alternativas às partes envolvidas (credor e devedor).

De qualquer sorte, a dívida, vista globalmente, persiste e soluções imediatas de pagamento não se vislumbram. A união, a integração do CONESUL e da América Latina, como um todo, parece

ser a saída, no enfrentamento da questão.

São os países ricos co-responsáveis pelo status quo, por maior que possa ser a inabilidade dos governos na administração dos recursos que recebem.

A curto prazo, parece que a solução estaria em primeiro pensar em nós (devedores), para, depois, pensar nos credores e seus direitos creditícios.

Precisa, sem falta, em futuros ajustes econômicos, vincular-se os direitos humanos à dívida externa, pois o peso decorrente da mesma, é desumano.

A política integracionista busca, antes de tudo, uma proteção contra o mundo exterior, atenuando, conseqüentemente, a dependência de cada um de seus membros (países devedores), em relação aos países dominantes do Primeiro Mundo.

Para enfrentar a dívida externa e o marginalismo em que, por exemplo, se encontram o Brasil e a Argentina, a solução estaria na busca de alternativas junto à economia mundial.

*"O Brasil e a Argentina, por sua vez, são países periféricos - atlânticos - o que se aplica, de certa maneira, à América do Sul como um todo. Poderemos ver esse marginalismo em função dos deslocamentos e reagrupamentos do poder econômico mundial - caso não encontrarmos maneira melhor de nos entrelaçar e de nos inserir dinamicamente na economia mundial e não soubermos responder, à altura, ao crucial desafio da modernidade" (Moreira, 1988, p. 8-9).*

A oportunidade oferecida às Nações inseridas no contexto da América Latina de reafirmar seu ingresso no mundo, é um exemplo de efeito da integração Brasil - Argentina, de acordo com a literatura específica:

*"... é preciso que a América Latina, e em particular a do Sul, procure repensar, rediscutir e redefinir a sua inserção no mundo, para não ficar à margem dos grandes fluxos e das mega-tendências do mundo, que também enfrenta desafios, convive com desequilíbrios e tenta se redefinir" (Moreira, 1988, p. 15).*

Pode ser elencada, como efeito recíproco regional e continental do processo integrativo Brasil - Argentina, a questão do Atlântico Sul, dentro da hipótese de uma "ameaça comum" aos países latino americanos, da parte dos EEUU, pois ambos os países opuseram-se à política dos Estados Unidos de integrarem a zona em seu dispositivo estratégico global e se mantêm na posição de desmilitarização da região, buscando compatibilizar os interesses estratégicos de ambos os Países (Declaração de Iguaçu, de 30 de novembro de 1985).

Brasil e Argentina teriam outros interesses comuns, cujos efeitos positivos, a ambos beneficiariam: Antártica, Narcoterro-rismo, Via ação conjunta das Forças Armadas, respeitados os interesses nacionais de cada país.

Ações integrativas Brasil - Argentina conduziriam os dois países a colaborarem na correção de distorções existentes intra e extra-fronteiras levando-os, decididamente, à complementariedade.

É o que se lê, nos veículos nacionais de integração:

*"Juntas, as nações da América Latina possuem população, recursos naturais e peso político que, se adequadamente combinados, colocarão a região entre as principais economias mundiais. Separadas e divididas, elas se reduzem a um conjunto de países economicamente dependentes, com populações miseráveis e regimes políticos instáveis" (Montoro, 1989, p. A-3).*

Na lista de temas possíveis de cooperação, que merecem serem investigados pelos dois países congregados, em profundidade (pois os levaria à complementariedade), estão: 1) o desenvolvi-

mento cooperativo de política de fronteiras, procurando equilibrar as pressões contrapostas existentes nos âmbitos político, econômico e cultural, e também quanto à utilização econômica dos recursos naturais compartilhados; 2) o desenvolvimento das relações com terceiros países limítrofes de ambos: Uruguai, Paraguai e Bolívia, buscando objetivos superiores aos que estão em jogo nos conflitos existentes, procurando contribuir para sua superação; 3) o narcotráfico, que deixou de ser um problema de polícia e passou a ser um problema de segurança, com graves repercussões econômica-sociais, está a reclamar ação conjunta que pode ser favorável, em termos de resultado, dentro de uma estratégia de maior cooperação bilateral; 4) a complementação industrial, inclusive a militar, projetos integrados de desenvolvimento tecnológico, progressos na informatização que possibilitariam administrar operações internacionais descentralizadas, aumentando a capacidade de decisão e o impulso à globalização; 5) o desenvolvimento de atividades conjuntas em relação à investigação e exploração do espaço, para fins pacíficos, para a manutenção do objetivo permanente dos povos: a paz; 6) gestões, em conjunto, com os membros do Mercado Comum (MERCOSUL), único caminho, por ora vislumbrado, capaz de levar os países da América do Sul à saída do confinamento a que estão submetidos, sendo este, inclusive, o entendimento do Presidente Collor de Mello (vocação continental); 7) ação cooperativa para que a ALADI (Associação Latino-Americana de Desenvolvimento), deixe de dar somente enfoque comercial em seus trabalhos, levando-a a abranger, também, as áreas de cooperação e complementação econômicas; 8) constituições de empresas multinacionais latino-americanas, como passo para a ampliação do conceito de integração; 9) estabilização econômica do Brasil e Argentina, pelo Acordo de Integração firmado pelos mandatários de ambos os

países, recentemente, via combate à inflação, mudanças administrativas, privatização das estatais e revisão da política de comércio exterior; 10) as negociações oficiais entre Brasil e Argentina estimularam as forças do mercado e farão com que se dinamizem, independentemente dos negócios oficiais; 11) o Porto Seco de Dionísio Cerqueira, como estratégia de Integração Brasil - Argentina, com vantagens mútuas para ambos e terceiros, como o Paraguai e Chile, como caminho para o Oceano Atlântico, inclusive, como corredor que, partindo do Noroeste da Argentina e do Paraguai, alcance o Atlântico, em São Francisco do Sul e Itajaí.

## NOTAS DE REFERÊNCIA

1. "Un proceso que tiene como objetivo completar, ordenar, concertar o construir un todo (de lo que resulta de la existencia necesaria de un principio o idea ordenadora, así como criterios para delimitar el todo). El estado de ese todo cuando no le falt. ninguna de sus partes (que implica la explicitación de una nación o naciones totalizadoras)" (Tisnés, 1986, p. 5).
2. "La experiencia de los procesos de integracion en los últimos años, en América Latina, demuestra que las distintas estrategias de integración no son excluyentes entre sí, sino que por el contrario se complementan y potencian mutuamente: integración nacional integración latina, bilateralismo - multilateralismo, acuerdos globales - acuerdos específicos, etc..." (Collagos & Pappaterra, 1989, p. 1-2).
3. "Frente a las sombrías perspectivas da realidad contemporánea, frente a la lentitud de las grandes potencias para dar respuesta a las demandas de los países en vía de desarrollo, nosotros hemos de agregar un nuevo eslabón a la trama, recién iniciado, de la que surgirá, un día, la integración latinoamericana" (Portilho, 1982, p. 9).
4. "Fomentar la cooperación monetaria y facilitar la expansión y el crecimiento equilibrado del comercio internacional, y contribuir, por esa vía, al fomento de altos niveles de ocupación y de ingresos reales y al desarrollo de los recursos productivos" (Lavallo, 1987, p. 4).

5. "Por su parte, en la Habana, en 1948, se acordó el establecimiento de una Organización Internacional de Comercio (OIC) con el fin de alcanzar importantes objetivos tanto en el plano de los intercambios - por la vía del acceso a los mercados, la reducción de barreras a las importaciones y la eliminación del trato discriminatorio y de las medidas que pueden desorganizar el comercio internacional" (Lavallo, 1987, p. 4).
6. "El orden económico internacional implantado en las postrimerías de la gran guerra no logró distribuir equitativamente los beneficios del comercio. Los ajustes posteriores no resultaran suficientes tanto por las medidas fueron inadecuadas como porque una parte muy significativa de las mismas no se llegaron a aplicar, y como resultado, las economías en desarrollo tendieran a perpetuarse en la dependencia y la vulnerabilidad" (Lavallo, 1987, p. 21).



## CAPÍTULO II

### ASPECTOS ECONÔMICOS DE SANTA CATARINA E DO OESTE CATARINENSE

#### 1. ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS DE SANTA CATARINA

No cenário brasileiro, Santa Catarina é um dos melhores exemplos de estrutura econômica. O próximo passo é preservar, ampliar, crescer, gerar mais empregos, aumentar a produtividade, a renda e o bem-estar social. É esse, sem dúvida, o objetivo comum do homem catarinense. Nessa árdua tarefa, o homem de Santa Catarina visa colimar a meta eleita, de forma racional, equilibrada e distributiva, procurando evitar a concentração urbana, minimizando e solucionando os problemas sociais que o afligem. Esse é seu desafio!

Santa Catarina podia orgulhar-se de possuir a melhor distribuição fundiária, pois contava com o menor índice de concentração de terras. Hoje, outra é a realidade em Santa Catarina. De acordo com 8º Plano de Pastoral (1989),

*"Em Santa Catarina 29,5% dos imóveis rurais são latifúndios por exploração e ocupam 54,9% da área agriculturável, os estabelecimentos com menos de 50 ha detêm 40,7% da área cultivável, mas ocupam 85,1 dos agricultores.*

*"No período de 1970-80, 200 pessoas deixaram o meio rural (são 140 famílias municípios rurais sem terra).*

*"Em 1985: 22,8% da população está no meio rural.*

*"Em 1991: 25,9% das terras agricultáveis são ociosas e 77,3% das terras ociosas são ocupadas por latifúndios.*

*"Em 1980, a concentração (de GINI) chegava a 0,676".*

Sabe-se que nenhum Estado da Federação Brasileira tem, em sua cidade de maior porte, menos de 10% da população estadual.

As maiores cidades do Estado, a exemplo de Florianópolis, Joinville e Blumenau, encontram-se entre as que estão abaixo do índice supra indicado.

Para ilustrar o anterior menor índice de concentração de terras, oportuna a transcrição de alguns dados de um texto jornalístico de Amorim (1988, p. 6):

*"... temos o maior índice nacional de concentração de capital genuinamente nacional, na movimentação econômica; - Santa Catarina possui cerca de 15 (quinze) mil estabelecimentos industriais que geram quase 4 bilhões de dólares; - 216 mil propriedades agrícolas que geram, anualmente, 1,6 bilhão de dólares. Temos, ainda, cerca de 32 mil estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços; - Estão instaladas, em diferentes cidades catarinenses, indústrias com projeção internacional, que vendem seus produtos para os quatro continentes; - Em volta dessas grandes empresas, crescem milhares de micros, pequenas e médias empresas".*

Lembra, com segurança, o autor do texto referenciado que essa preocupação já está sendo levada à ação. Em Joinville, o cuidado do Poder executivo municipal, em só acolher pequenas empresas, que empregam mão-de-obra especializada; em Blumenau, grandes empresas passaram a expandir-se, através da instalação de pequenas unidades, em municípios próximos, a cujos habitantes, oferecem emprego, condução direta, buscando manter o operário em sua cidade de origem; na Região Oeste Catarinense, há vários anos, funciona o sistema integrado de frangos, perus e suínos, entre o agricultor e os frigoríficos, a que se vinculam, a quem entregam

toda a produção, recebendo assistência técnica, com preço assegurado. A modalidade revela absoluto sucesso empresarial, segundo Amorim, contudo, já se ouvem reclamações dos associados quanto ao resultado pouco lucrativo.

O processo de despolarização das atividades produtivas, em 1988, estava nos planos do Governo Estadual, através do PRODEC (Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense), da Secretaria da Indústria, Comércio e Turismo. Prevê o projeto governamental, em seu artigo 20, apoio creditício e financeiro a "empreendimentos de comprovada prioridade sócio-econômica, que contribuem para a preservação do meio-ambiente e para a desconcentração econômica e espacial das atividades produtivas".

De acordo com Cruz (1988, p. 7), a concentração de indústrias, nas grandes cidades, é fator de geração de problemas:

*"A concentração das indústrias, em grandes centros urbanos, traz problemas de habitação, segurança, educação, transporte e saneamento básico, que já começam a se manifestar em cidades como Blumenau, Joinville e Jaraguá do Sul".*

Para Búrigo (1988, p. 7), presidente em exercício da FIESC (Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina),

*"a desconcentração industrial é uma forma de aproveitar melhor a mão-de-obra mais favorável, permite uma distribuição mais racional dos serviços e o desenvolvimento de outras regiões. Esse sistema se encaixa exatamente dentro do modelo econômico diversificado de Santa Catarina..."*

### **1.1 Demonstração, por amostragem, da Economia Catarinense**

Melhor demonstrando a importância da economia catarinense, por amostragem, tem-se que ressaltar a Região de Criciúma.

Sua tônica dominante e marca original é a diversificação na área produtiva, é seu perfil sócio-econômico extremamente diversificado, que a coloca em posição de destaque, que no cenário estadual, como no nacional. Seu parque industrial, montado com a mineração do carvão, ainda na segunda década deste século, conserva, mesmo na atualidade, uma relação direta com o processo de colonização de suas terras, obra do braço destemido dos italianos e alemães. A indústria carbonífera continua sendo a responsável pela maior fatia da receita dos municípios de Criciúma, Urussanga, Siderópolis e Lauro Müller, via recolhimento do IUM (Imposto Único sobre Minerais). Em 1988, somavam quase 13 mil empregos diretos, referencial só superado pela indústria do vestuário e do calçado. Até o final do mesmo ano, as fábricas de calçados e tênis exibiam 10 mil vagas no mercado de trabalho, com oferta de 8 mil vagas, pela indústria da confecção e malharia.

Até dezembro de 1988, segundo o Diário Catarinense (07/08/88, p. 6), mais de cento e cinquenta empresas de pequeno, médio e grande porte, do ramo de confecções, eram responsáveis, tão somente no município de Criciúma, por uma produção mensal de 1 milhão e 600 mil peças de roupas, além de outras 300 mil peças de malhas. A produção de 'jeans', a título de exemplo, é prestigiada, a nível nacional, como uma dos expoentes.

Oportuno anotar que, na 'pole position' da fabricação de azulejos e pisos, se situa o Sul do Estado. Nele, se desenvolveu um 'know-how' admirável. Segundo a fonte anunciada, a região atingiu, em final de 1988, a produção mensal de 3 milhões e 500 mil metros quadrados de revestimentos cerâmicos, empregando sete mil trabalhadores. Exporta, desse "quantum" alcançado, 10% para os EUA, Canadá e Europa.

Dentre as principais empresas do ramo, estão a CECRISA (Dillor Freitas) e ELIANE (Edson Gaidzinski).

Como consequência da mineração e da indústria cerâmica, nasce e se concretiza novo segmento econômico: a metalurgia. Dir-se-ia que, nos últimos vinte anos, foram instaladas dezenas de empresas voltadas ao atendimento da demanda de peças, componentes e equipamentos empregados no fabrico de pisos e azulejos e na extração mineral. Como decorrência natural, surge a oportunidade de novos empregos e o início de exportações de "pacotes" dos diversos produtos obtidos pela indústria, aos países latino-americanos e à África, entre outros.

Não bastante o incremento à indústria local, os expressivos grupos empresariais sul-catarinenses ultrapassaram as fronteiras catarinenses e nacionais, para construir complexos cerâmicos no exterior, como ocorreu no Peru, Suriname e Zâmbia, conforme noticiou a mesma fonte.

Nova linha de produção abre-se nova frente em Criciúma, com a produção de recipientes plásticos descartáveis. Neste campo, galgou a mesma a primeira posição no mercado brasileiro, com a oferta de 1.200 empregos diretos à época especificada. Dentre as empresas, neste elevado patamar, aparece a INZA.

Quanto ao setor de processamento de fibras em cimento-amianto, Criciúma somente ocupa posição inferior aos grandes produtores nacionais, como a BRASILIT e a ETERNIT.

Na região de Lages, importante sublinhar que o ciclo da madeira definiu seu caráter econômico, desde o início do século, mediante a extração do pinheiro araucária das matas nativas em que está assentada. Em que pese o fim do ciclo extrativo propria-

mente dito, frente o término das matas, redefine-se, nitidamente, o ciclo da madeira, pela tecnologia avançada. Em torno de 60 empresas de expressão, empregaram, em 1988, cerca de quatro mil funcionários. O setor já revitalizado tornou-se o responsável pela maior parcela de arrecadação do município pólo. Como demonstrativo desta realidade, dentre os dez maiores arrecadadores aos cofres públicos, cinco são da indústria madeireira.

Como principais contribuintes de ICM, em 1987, em Lages, são arroladas as seguintes empresas: ENGRENACO (Auto-peças), recolhendo ao Estado, Cz\$ 8,8 milhões (1986). A vice-campeã, na arrecadação deste imposto, é a EDIBA (Revendedora de Tratores e Caminhões), que recolheu Cz\$ 7,8 milhões. Na ordem, seguem três madeireiras: o Grupo BATISTELA (Cz\$ 6,5 milhões), a BATES (Cz\$ 6,2 milhões) e a PISANI (Cz\$ 5,5 milhões) (Diário Catarinense, 7/8/88, p. 7).

Digno de registro é a posição de Lages, no quadro dos maiores municípios arrecadadores de ICM (Imposto de Circulação de Mercadorias) do Estado: 10º lugar, em agosto de 1988, representando Cz\$ 189 milhões, o que significa um crescimento nominal de 232%. Já, a nível de desenvolvimento econômico, registrou, ainda, maior crescimento, ou seja, 295%. Extrai-se do texto referido que "Do total arrecadado pelo Município em 1986, 30% veio do ICM. Essa arrecadação é proveniente de 450 indústrias, que empregam 11.500 operários. No comércio, são 8.300 funcionários trabalhando em 1.625 empresas. O setor de construção civil tem cerca de 10 prestadoras de serviço, empregando em média 1 mil funcionários... O maior investimento, porém, fica para 1988. A Companhia Cervejaria Brahma vai investir entre 60 a 70 milhões de dólares, produzindo 10 milhões de litros por mês e empregando 500 operários"

(idem). Prevê-se a produção de 1,5 milhão a 3 milhões de hec/ano.

A respeito, em maio de 1991, houve a conjugação de esforços da Companhia epigrafada, Governo do Estado e Prefeitura de Lages, visando tornar realidade a implantação desta importante Unidade produtora de cerveja e refrigerantes.

Contudo, há um aspecto altamente comprometedor neste empreendimento: o manancial de água potável, que vinha sendo usado pela população lageana, segundo é voz corrente, no seio da comunidade local, passou ao complexo da Brahma. Para o consumo da população, foi definida nova fonte de captação de água que, além de não dar garantia de boa qualidade, deixou, ainda, o ônus dos gastos dispendidos, exclusivamente ao Estado.

Relativamente à pecuária, ocupam os campos lageanos, o maior rebanho de gado bovino do Estado. Sendo essa a vocação de Lages - maior município de extensão do Estado -, conta ele com 178.260 reses, em cujas pastagens, cada grupo de 40 bois ocupa uma área de 100 mil hactares, o que caracteriza a criação extensiva. Como comentou o redator do periódico citado, "o desfrute médio anual gira entre 10% a 15%, com a reposição equivalente, o que garante um número constante de cabeças. Não existe uma raça predominante de gado, prevalecendo a tendência para o "triclos", ou seja, o cruzamento entre três raças. No caso de Lages, sempre duas européias e uma zebuína" (Diário Catarinense, 07/08/88, p. 7).

A evidenciar, também, a reativação do antigo FRIGOPLAN, pelo Grupo PERDIGÃO, de Videira, significando, concretamente, novo impulso aos criadores de gado, em especial, de aves e suínos, como resultado prático e imediato, quando da implementação do sis-

tema de fomento de animais, nos moldes do bem sucedido no Meio Oeste, Oeste e Extremo Oeste Catarinenses. É a previsão otimista do então presidente do Sindicato Rural de Lages, o pecuarista Francisco Valio Vaz.

Revelações recentes, todavia, mostram a outra faceta do município de Lages: a redução das prioridades de médio porte e os empecilhos aos grandes investimentos:

*"Em 1970, a cidade de Lages possuía 2.593 propriedades entre 20 e 500 hectares, que correspondiam a 307.913 hectares. Em 1985, eram 1.976 propriedades com um total de 214.348 ha. Ou seja, um decréscimo de 30% entre a propriedade de médio porte.*

*"... Outros dados atrapalham a chegada de investimentos a Lages: é a capital do sul do Brasil em ações trabalhistas, proporcionalmente a seu tamanho" (Revista Expansão, 1991, p. 31).*

O quadro do município mudou para pior, pois, em seus campos, não mais convivem, harmonicamente, o gado de leite, o gado de corte e a produção de madeiras, papel e celulose. É pública e notória a agressão à natureza, em especial pela indústria de celulose, a exemplo do que vem ocorrendo no município de Otacílio Costa, com seu conhecido lixo industrial.

Em situando a Região de Blumenau, tem-se a apontar que o principal suporte econômico do Médio Vale do Itajaí é a indústria, especialmente, a têxtil, concentrada no Município de Blumenau, Brusque, Gaspar, Indaial e Timbó. Suas empresas, por sinal, são de renome internacional. Dentre elas, a compor o parque fabril regional, estão a HERING, SULFABRIL (as maiores malharias da América Latina); a ARTEX e TEKA, ocupantes do primeiro e segundo lugar, no segmento "cama, mesa e banho"; a RENAUX, SCHLOESSER, BUETTNER, KARSTEN, MAJU e MAFISA.



Mede-se a importância dessas empresas pelo número de empregos que geram. Do total de trabalhadores têxteis do Estado, que em 1988 superava a casa dos 60 (sessenta) mil, mais de 40 (quarenta) mil são de Blumenau. Brusque desponta em 2º lugar, como pólo empregador do Estado.

Dentre as indústrias de porte, que contribuem com a economia da região em apreço, são significativas, no ramo metalúrgico, ELECTRO AÇO ALTOA, METISA, FEY; no ramo de alimentos, a CEVAL e a HEMMER e na especialidade de cristais e porcelanas, CRISTAIS HERING, CRISTALLERIE STRAUSS, CRISTAL BLUMENAU e PORCELANA SCHMIDT.

Aliado ao comércio, a gerar divisas, igualmente, na economia microrregional, está o turismo, graças às exuberantes belezas naturais. No campo comercial, a rede de lojas tradicionais como Hering, Moellmann, Flamingo, Renaux, Willy Sievert, as empresas Pão de Açúcar, Hermes Macedo, Arapuã, Americanas, Pernambucanas, Koerich, Alfred e as casas de reembolso postal - Posthaus e Heringpost, listadas entre as mais importantes do País.

O turismo, verdadeira indústria, desenvolve-se a partir da quase ímpar beleza natural, da arquitetura dos casarios portugueses e alemães disseminados na região, do comércio subsidiado pela ação governamental municipal e estadual, via órgãos envolvidos com o setor turístico.

Para comprovar o sólido parque industrial regional, bastam alguns dados, como: O Município de Blumenau possui 1 mil e 20 indústrias, 2 mil 572 estabelecimentos comerciais, 2 mil 157 propriedades agrícolas, 50 agências bancárias e financeiras, 07 cooperativas de crédito, 109 escritórios de companhias de seguros e

149 imobiliárias, de acordo com o veiculado pelo Diário Catarinense (07/08/88, p. 8), totalizando 3.107 prestadoras de serviço e 7.804 autônomas.

A indústria têxtil representa, no Município de Blumenau, 45% do quadro industrial. Segue a indústria do vestuário, calçados técnicos (18,8%), a metalúrgica (5,6%), conforme o mesmo texto. Dele, retira-se, ainda que os "dados projetados sobre o último recenseamento (1980) indicam uma população economicamente ativa de 47,3%, índice registrado apenas em países desenvolvidos e que demonstram ser uma cidade tipicamente de trabalho" (Diário Catarinense, 07/08/88, p. 8).

A Região de Joinville, a seu turno, revela vocação para o desenvolvimento industrial, sempre crescente, desde sua fundação, em março de 1851, cuja tendência evoluiu, na mudança do século, com a chegada do 'know-how', para o Município. No alvorecer deste século, o incipiente parque industrial joinvilense já era tido como um dos mais destacados do Estado. Já contava com 08 (oito) malharias, curtumes, uma fundição de ferro, fábricas de cerveja e refrigerantes e outras pequenas indústrias.

A tendência ao desenvolvimento intensificou-se nas décadas seguintes e, hoje, o município se situa, a nível estadual, como o mais importante pólo econômico do Estado, com mais de 500 indústrias e mais de 4.500 estabelecimentos comerciais.

A indústria e comércio absorvem, hoje, segundo o analista econômico Luís Veríssimo, "o trabalho de quase 50 mil pessoas, e, no ano passado, o índice de desemprego foi um dos mais baixos do País. Os principais setores na absorção de mão-de-obra são as indústrias mecânica e metalúrgica. Apenas esses dois setores têm,

hoje, cerca de 25 mil trabalhadores" (Diário Catarinense, 07/08/88, p. 9).

A indústria joinvilense projeta-se como potencial de exportação. Destacam-se, como características básicas, a diversificação de produtos: motocompressores, conexões, autopeças, artigos de madeira, refrigeradores, compressores e artigos de cama, mesa e banho e a proximidade do Porto de São Francisco do Sul.

Dentre os principais consumidores dos produtos da Cidade do Príncipe, encontram-se os EEUU, Canadá, África do Sul, Alemanha Ocidental, Portugal, Países Árabes e China.

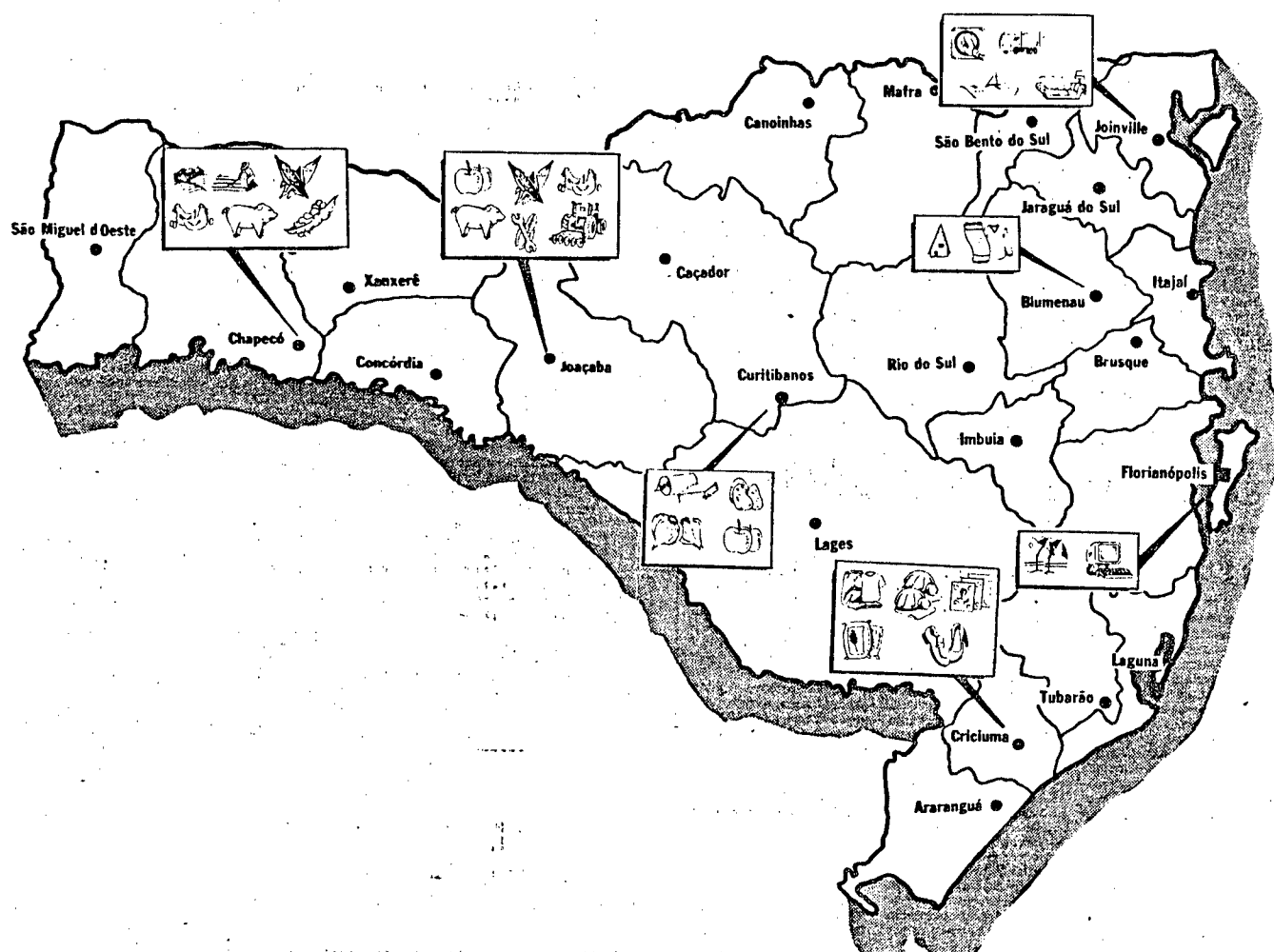
Entre as empresas expoentes do município, sobressaem as seguintes: TUPY, CÔNSUL, EMBRACO, METALÚRGICA DOUAT, WETZEL e HANSEN (Tubos e Conexões Tigre).

Na grande Florianópolis, afora o turismo, sua tradicional vocação, desponta a indústria de confecções. A informática conquista espaço e vem se afirmando, a olhos vistos.

O Mapa 02 apresenta a economia das diferentes regiões do Estado.

## MAPA 02

## ECONOMIA DAS DIFERENTES REGIÕES DE SANTA CATARINA



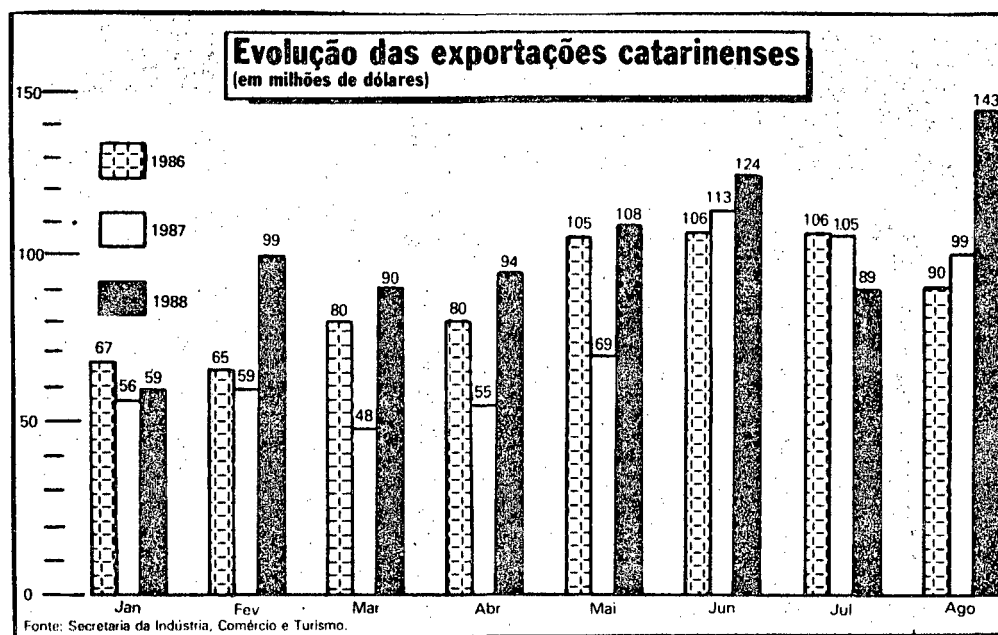
FONTE: Diário Catarinense  
07/08/88

Digno de observação o crescimento do valor das exportações catarinenses, nos últimos oito meses de 1988, cujos negócios acumularam 806 milhões de dólares. O montante dos mesmos atingiu a cifra de 142,5 milhões de dólares, no mês de agosto do mesmo ano, registrando um aumento de 59% sobre o resultado obtido no mês anterior. Estas cifras proporcionam uma média mensal em torno de 100 milhões, com uma projeção de um total de 1,2 bilhões de dólares, até o final do mesmo ano, conforme dados publicados pelo Diário Catarinense (02/11/88, p. 22).

Lideraram a pauta das exportações de janeiro a agosto/88, os produtos têxteis, o farelo de soja, a carne de aves e derivados, motocompressores e papel kraft, que responderam por mais de 50% do valor total. As vias de exportação são, em sua maioria, os Portos de São Francisco do Sul (SC), Itajaí (SC), Paranaguá (PR) e Santos (SP), cujos principais compradores são EEUU, Alemanha Ocidental, França, Arábia Saudita, Reino Unido e Itália.

O Gráfico 01 refere-se à evolução das exportações catarinenses, no período explicitado, como complemento ao já esplanado.

GRÁFICO 01



A imprensa tem acompanhado a preocupação dos empresários catarinenses e autoridades com a economia do Estado, o que se observa dos registros feitos, ora anotados de forma sintética: 1) "As exportações catarinenses vão atingir este ano (1988) US\$ 1,3 bilhão" (Diário Catarinense, 29/11/88, p. 20), quando da abertura do 1º Fórum Catarinense de Exportação, que reuniu cerca de 300 empresários e profissionais ligados à área de exportação, como promoção do Diário Catarinense, com apoio da FIESC, CECESC (Centro de Comércio Exterior de Santa Catarina), Grupo Eliane, Weg, Chase e Cacex; 2) "O 1º Fórum Catarinense de Exportação ocorre em muito boa hora e servirá para aguçar o interesse do empresariado, no desenvolvimento de estratégias, que garantam a conquista de novos mercados... e através da troca de informações, com técnicos e autoridades do governo, as empresas poderão ampliar seu conhecimento técnico sobre exportação e, com isso, alcançar resultados ainda melhores ao de setembro, quando as exportações catarinenses atingiram cerca de US\$ 150 milhões" (Júlio Zadrozny - Vice-presidente da FIESC); 3) O ex-Secretário da Indústria e Comércio - Evelásio Vieira - sublinhou a importância do fórum para estimular as informações entre empresários, técnicos e governo. De acordo com o mesmo, "o governo estadual tem consciência do valor das exportações para o crescimento econômico, por isso tem lutado para melhorar a infra-estrutura do Estado... Sabemos que, para exportar mais, devemos criar melhores condições. Por isso, a luta para a conclusão das obras no Porto de São Francisco do Sul e para o desenvolvimento do Porto de Itajaí" (Diário Catarinense, 29/08/88, p. 20); 4) Emanuel Campos, ex-Secretário dos Transportes de Santa Catarina, afirmou, durante o 1º Fórum Catarinense de Exportação, que "Em razão da falta de condições do seu sistema portuário, Santa Catarina perde, anualmente, 43% em valor e 23% em peso do

total de suas exportações... Os maiores problemas ocorrem no porto de São Francisco do Sul. Apesar das condições naturais desse porto serem excelentes, suas instalações precisam de melhorias para poder atender a demanda de carga, exportação e importação do Estado" (Diário Catarinense, 29/08/88, p. 20). Previu o Secretário citado a perda de 460 milhões de dólares em 1988, no volume total de exportação, em função da falta de equipamentos adequados, no setor de carga geral do Porto de São Francisco do Sul, para a movimentação de 'containers' e falta de pátio pavimentado. Registrou uma evasão mensal de divisas, na ordem de 38 (trinta e oito) milhões de dólares.

Sabe-se que o Programa de Ampliação e Melhorias do Porto de São Francisco do Sul conta com recursos da PORTOBRÁS, do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento do Extremo Sul), do FINAME e do TESOURO DO ESTADO, que prevê a ampliação do cais, dos pátios e armazéns do porto, provendo-o de equipamentos, que permitirão o aumento de sua capacidade operacional. Segundo Campos, o Programa contempla a construção de novo sistema exportador integrado, que se constituirá em um complexo portuário, com ligação ferroviária e entrepostos alfandegários no Oeste, a cargo de uma comissão formada por empresários do setor de exportação, cabendo ao Governo, apenas, a manutenção das obras de infra-estrutura. 5) Adiciona o responsável pela divulgação das entrevistas dos participantes que "com os investimentos de 50 milhões de dólares previstos no convênio com a Portobrás, o complexo portuário funcionará em São Francisco do Sul e terá condições de movimentar 3 milhões de toneladas por ano (o dobro da sua capacidade atual), poderá receber navios graneleiros de grande porte e ainda disporá de áreas para os empresários construírem suas instalações"; 6) O representante do Ministério dos Transportes, no referido Fórum, José Benedito



Calazans Machado, reconheceu a "inexistência completa e absoluta de recursos, na área dos transportes", o que levou o Governo Federal a adiar a construção, duplicação e recuperação de rodovias, ferrovias e portos. Embora sejam escassos os recursos do Ministério dos Transportes, afirmou que "as obras de duplicação da BR - SOS no trecho Palhoça - Itajaí, com a construção de cinco paralelas e da BR-282, no trecho Palhoça - Lages - Campos Novos não serão paralisados" (Diário Catarinense, 29/11/88, p. 20). Garantiu, ainda, recursos para a construção do Espigão e recuperação do Molhe de Itajaí. Como solução e viabilização das metas governamentais, no setor de transportes, apontou a participação da iniciativa privada, que será ouvida, democraticamente, para, a seguir, ser deliberado pelo Governo Central; 7) "As novas tarifas aduaneiras e as medidas administrativas, tomadas com a finalidade de liberalizar as importações, vão estimular o resparelhamento e a modernização do parque industrial catarinense e brasileiro", como explicitou Monteiro (apud Diário Catarinense, 29/11/1988, p. 20):

*"As novas taxas sobre importações, estabelecidas pela CPA (Comissão de Política Aduaneira) começaram a vigorar em julho e variam entre zero e 85%, conforme o grau de essencialidade dos produtos... A reforma tarifária eliminou também o IOF (Imposto sobre Operações Financeiras) de 25% e a taxa de melhoramentos dos portos (3%)..."*

O quadro 01 apresenta a evolução da exportação dos principais produtos catarinenses, no período de janeiro a setembro de 1988.

## QUADRO 01

## EXPORTAÇÕES DE SANTA CATARINA - PRINCIPAIS PRODUTOS

1988 (JAN/SET)

PRODUTOS	US\$ mil
Carnes de suínos congelados	12.264
Carne de galo, frango e galinha, congelada	96.453
Carne de peru, congelada	11.998
Óleo de soja refinado	23.191
Açúcar refinado, mesmo em tabletes	15.270
Farelo de soja	132.931
Folhas de fumo destaladas mecanicamente	50.501
Portas, janelas e batentes de madeira	11.684
Papel kraft	55.180
Camisa e camiseta, inclusive desporto, de malha	28.655
Blusas e blusões de malha	11.394
Out. vestuário exterior p/homens e meninos	9.989
Toalhas e guardanapos	15.696
Toalhas de banho e de rosto	65.551
Calçado de couro, uso comum, p/mulheres e meninas	17.046
Azulejos e ladrilhos decorados	19.632
Qualquer outro azulejo e ladrilho	13.810
Acessórios p/tubos de ferro maleável	12.925
Motocompressor hermet. frig. p/refrig. e semel.	81.925
Motores trifásicos c/pot. igual ou maior 1 HP	9.496
TOTAL	995.946

FONTE: Cacex/Depec

A tônica da atividade econômica no ano de 1989 foi o recessivo consumo interno, o que levou o empresariado catarinense a aumentar as exportações, o que foi determinante para que não houvesse uma maior queda na produção industrial.

O ex-Secretário da Indústria, Comércio e Turismo de Santa Catarina afirmou que a tributação de ICMS sobre os produtos semi-elaborados, destinados à exportação "não é um grande empecilho para o comércio exterior catarinense... os próprios governos estaduais têm interesse no comércio exterior de seus produtos" (Diário Catarinense, 3/1/89, p. 24).

Constata-se, da avaliação do quadro de exportação, que a formação de grandes blocos econômicos e comerciais, a nível mundial, não chega a preocupar as autoridades do setor, porque o principal comprador dos produtos catarinenses - EEUU - prossegue nas compras dos mesmos, exigindo, apenas, qualidade e preço.

Assim, apesar das restrições dos referenciados blocos, além da necessidade de continuar exportando, a situação exige que se alargue o entendimento, visando a consolidação do Mercado Comum Latino-Americano.

Como apoio ao parque industrial do Estado, o Governo de Santa Catarina anunciou, em 1989, a aplicação de Cz\$ 58 bilhões, à construção de rodovias, como meta prioritária nos investimentos públicos, o que atingiria 26% do total dos mesmos.

Nova medida oficial à economia estadual foi tomada, relativamente à dinamização do PRODEC (Programa de Desenvolvimento das Empresas Catarinenses). Com a lei a tal respeito, os novos empreendimentos a serem instalados no Estado receberão apoio financeiro e creditício na proporção do ICM, por eles gerados (75% no primeiro ano), além de poderem aqueles dispor de financiamentos junto ao BADESC (Banco de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina) e BRDE (Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul).

Noticiou a imprensa local, tocante ao setor - trabalho - que o desemprego começa a preocupar em Santa Catarina, a partir de meados de junho de 1990, eis que o Encontro de Secretários do Trabalho, em Florianópolis, realizado naquele período, revelou a apreensão da área, com o problema.

O secretariado participante (Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul e Goiás), fez uma avaliação das causas e con-

cluiu, dentre outras, serem responsáveis pela crise, as que seguem: "a falta de uma política salarial definida, falta de melhores condições de trabalho, saúde, habitação e educação para a área rural", o que gerou "demissões, desemprego e o crescente número de requerimentos para a retirada do seguro-desemprego" (Diário Catarinense, 17/6/90, p. 6).

O mercado de trabalho formal, no Estado, em 1989, segundo relato conclusivo do Encontro, cresceu 2,96% em relação ao volume de empregos existentes no início do mesmo ano equivalente a 24.959 novos postos de trabalho. Com o crescimento explicitado, o estoque de vagas, ao final de 1989, era de 857.279. Este índice, todavia, apenas compensou a taxa de incremento populacional, considerada a estimativa média no Estado, na década de 80 - que era de 2,4% ao ano.

Na expressão de Adalberto Silva de Jesus, Coordenador do SINE (Sistema Nacional de Emprego) e de Relações do Trabalho em Santa Catarina - "Foi ainda mais insuficiente se considerarmos a baixa geração de empregos no mercado formal, nos anos anteriores" (Diário Catarinense, 17/6/90, p. 6).

Constata-se que, a partir do "Plano Collor", o número de desempregados que procuram, diariamente, o núcleo do SINE (Sistema Nacional de Emprego), cresceu. Seu coordenador - Darci Carvalho - afirmou "que depois da edição das medidas econômicas, a solicitação de mão-de-obra feita pelas empresas - teve uma retração de 70%... outro termômetro SINE, para avaliar o nível de desemprego é a procura pela confecção de carteiras de trabalho. Até março, o pedido médio de carteiras de trabalho era de 70 ao dia. Hoje, esse número está em torno de 40" (Diário Catarinense, 17/6/90, p. 6).

Para amenizar esta situação, Santa Catarina investe na desconcentração. É o que comenta Mendes (in Diário Catarinense, 17/6/90, p. 8):

*"Detectar as potencialidades econômicas de cada um dos 217 municípios catarinenses, para promover novos empreendimentos e, principalmente, incentivar o crescimento desconcentrado da economia catarinense".*

Criou-se a nível de Santa Catarina, um programa para detectar as potencialidades dos municípios catarinenses, com vistas a novos investimentos. Foi deflagrado em outubro de 1984. O Centro de Apoio à Pequena e Média Empresa Catarinense (CEAC), entidade supervisionada pelo Governo Estadual, realizou o levantamento junto aos municípios. O principal objetivo do organismo, segundo Vinicius Lumertz Silva, diretor executivo do CEAC, "... é identificar, em cada município, os empreendimentos de maior viabilidade econômica, para serem implantados de forma a ocupar lacunas existentes nos municípios" (Diário Catarinense, 17/6/90, p. 8).

A preocupação daquele Programa encontra eco no pensamento do diretor do Centro das Indústrias do Estado de Santa Catarina (CIESC), Glauco José Corte. De acordo com a visão deste empresário,

*"O modelo catarinense de desenvolvimento, que teve como base de crescimento a diversidade de atividades econômicas e a desconcentração em diferentes regiões (...).*

*"O nosso modelo está ameaçado porque foi gerado espontaneamente. Agora precisamos criar formas de mantê-lo" (Diário Catarinense, 17/6/90, p. 8-9).*

Com a abertura trazida pela nova política industrial e de comércio exterior do Governo Collor, os empresários do setor têxtil de Santa Catarina estão inclinados a estimular a importação de tecnologia de montagem de teares, para que se possa produzir,

aqui mesmo, o equipamento que, atualmente, é adquirido de fora. A informação é do Presidente do Centro de Comércio Exterior de Santa Catarina - Henrique Malta, que revela: "apenas 4% dos teares de Santa Catarina atuais são novos e a prática mostra que esse tipo de equipamento necessita de renovação de cinco em cinco anos... Com a liberação das importações, está aberto o caminho para a reestruturação da alta tecnologia, à capacitação e modernização da produção, que permitirá a retomada do crescimento industrial" (Diário Catarinense, 15/7/90, p. 8).

Fazendo-se uma retrospectiva histórica dos dados relativos às exportações catarinenses, verifica-se um crescimento substancial, o que pode ser comprovado pela leitura do trecho abaixo, transcrito do Export and Tourism Directory of Santa Catarina (1987, p. 20):

*"No período de 1973 a 1984, as exportações catarinenses cresceram, se comparadas às regiões sul e do Brasil, uma vez que a participação do Estado passou de 1,8% em 1973 para 4,4% (...). Com uma diversificada pauta de exportações, que inclui mais de 220 produtos exportados regularmente, para mais de 130 países; as 723 empresas exportadoras de Santa Catarina foram responsáveis, em 1984, por 1.154 bilhões de dólares exportados pelo Estado. Tais empresas, muitas delas de pequeno porte, estão bem distribuídas, espacialmente, com atividades econômicas definidas e contestam ao chamamento para o esforço de exportação, mantendo o prestígio e a tradição nas exportações brasileiras. Esta 'performance' revela a existência de um potencial latente nas empresas catarinenses em marcha, entre outros fatores, da presença de mão de obra qualificada e matéria prima disponível".<sup>1</sup>*

Nos cinco anos anteriores a 1987, a soja, o fumo em folha, roupas de cama, mesa e banho, carne de aves (frango) e refrigerantes foram produtos de maior peso no comércio exterior catarinense. Igualmente o açúcar refinado, o azeite de soja bruto, a roupa íntima masculina e feminina, produtos de cerâmica, madeira de pinho e artefatos de madeira ocuparam lugar de destaque.

A Secretaria da Indústria e Comércio e o Centro de Comércio Exterior vêm, há tempos, desenvolvendo o "Programa de apoio às empresas exportadoras catarinenses", envolvendo a participação do maior número possível de pequenas e médias empresas na atividade exportadora. Como apoio às mesmas, a Secretaria aludida presta assessoria técnica, em todo o processo de comercialização com o exterior, com o que incrementa as exportações catarinenses, reduzindo e eliminando capacidades ociosas de maquinários e mão-de-obra, facilita o desenvolvimento de novos produtos e possibilita o envolvimento de setores específicos, na atividade exportadora.

É o que explicitam os técnicos da Secretaria de Estado de Coordenação Geral e Planejamento, através da Subsecretaria de Estudos Geográficos e Estatísticos:

*"A reação da atividade industrial foi deflagrada pelo avanço da demanda, impulsionada, basicamente, pela necessidade de reposição dos estoques, e pelo recuo de uma hiperinflação após o descongelamento dos preços" (Análise Conjuntural de Santa Catarina, 1989, p. 4).*

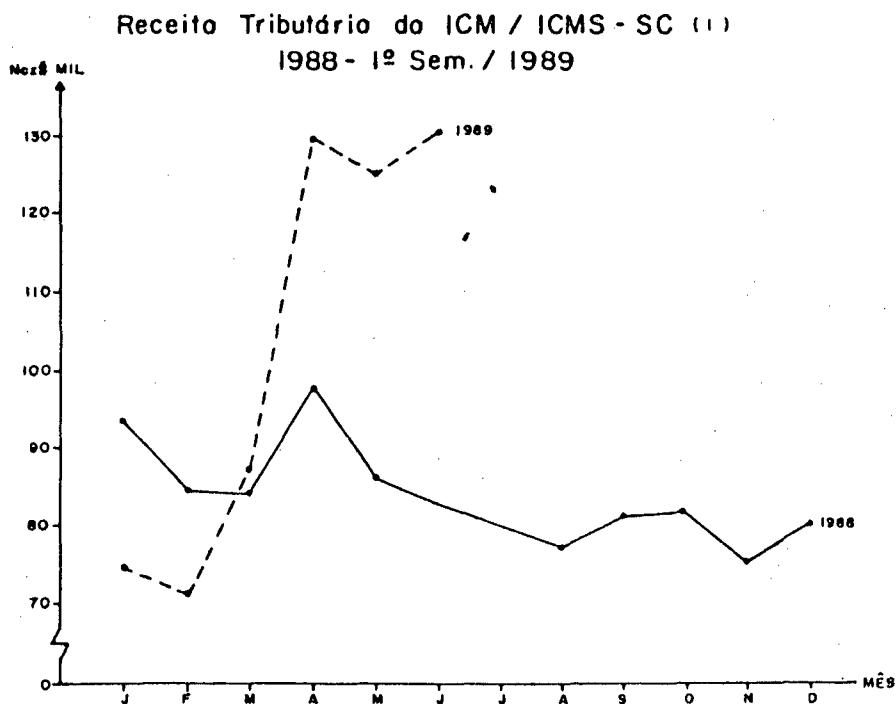
Conforme dados expostos pelo documento Análise Conjuntural de Santa Catarina (1989), as exportações de Santa Catarina, de janeiro a junho de 1989, alcançaram o montante de US\$ 678.187 mil, correspondendo a um incremento de 18,06%. A pauta das vendas externas retrata a economia do Estado: diversificada e com alto padrão de qualidade, capaz de competir, internacionalmente, não apenas em "commodities", mas também em produtos industrializados. O comércio interno também acusou resultados positivos. A receita real de ICMS sobre a atividade comercial em Santa Catarina aumentou 16,53%. Com relação às finanças públicas, verificou-se que a arrecadação de tributos federais em Santa Catarina alcançou o montante de 290.446.278, sendo que o Imposto sobre a Renda e os

Proventos - IR - representou 44,81% da receita tributária e o Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, 21,05%. Já a arrecadação estadual cresceu 12%, comportamento este influenciado pela implantação do ICMS.

A exportação é uma importante atividade da área econômica, pois da remessa dos excedentes da produção nacional é que são geradas novas divisas para aquecimento do mercado interno. Todavia, a realidade social brasileira requer seja repensada a prática de exportação, ante o existente quadro de miséria, em que se encontra grande parcela da população, carente de alimentos, de vestuário, de teto e terra.

## GRÁFICO 02

### RECEITA TRIBUTÁRIA DO ICM/ICMS - SC



FONTE: Secretaria de Estado da Fazenda/SC - SEF; Coordenadoria de Administração Financeira - COAF; Secretaria de Estado de Coordenação Geral e Planejamento - SEPLAN/SC; Subsecretaria de Estudos Geográficos e Estatísticos - SUEGE/Divisão de Indicadores e Análises - DINAN.

(1) A preços constantes de Jun./89 (deflacionados mês a mês pelo IGP/DI).



Quanto ao Comércio Exterior, registrou este, no primeiro semestre de 1989, tanto a nível nacional, como estadual, o mais alto valor já obtido com exportações. Especificamente em Santa Catarina, de acordo com a Revista Análise, antes citada, contabilizou-se US\$ 678.187 mil, o que corresponde ao incremento de 18,06%, em relação ao período janeiro-junho/88.

Na avaliação oficial catarinense, o principal fator de explicação do crescimento do mercado externo são as incertezas geradas pelo alto grau de intervenção do governo nas transações internas e a política recessiva adotado.

Não obstante a exportação estivesse presa à inepta política econômica nacional, não restou aquela constrangida pelas medidas de congelamento de preços, negociações com CIP e não esteve restrita a um fraco poder de compras.

Como reação natural para sobrevivência da indústria afetada pelo sistema governamental, a partir de 1987, com o desastroso Plano Cruzado, buscou-se exportar mais, em resposta aos estímulos do mercado mundial, verbi gratia, a valorização do preço da soja e do farelo. Este, aumentando de US\$ 214 t na média do 1º semestre/88 para US\$ 256 t no 2º semestre/89, conforme dados oficiais.

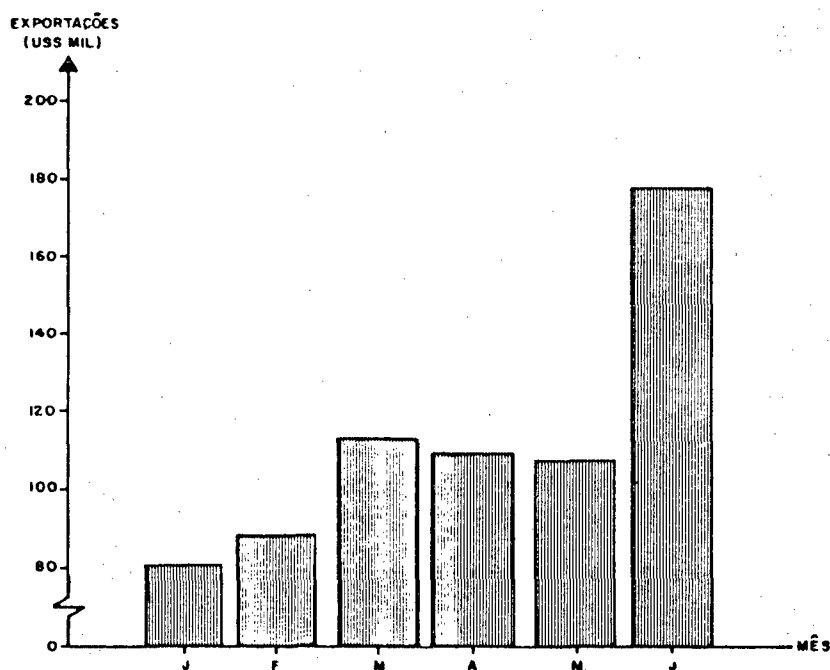
A preocupação com a sobrevivência da indústria, não pode, porém, relegar o homem a segundo plano, nem ser marginalizado ou suplantado pelo Mercado Mundial. A atenção governamental, infelizmente, não está voltada à questão social, ao homem concreto e a situação reinante exige a mudança urgente de rumos. A solução está na integração social.

A seguir, o gráfico 03 exhibe o volume total das exporta-

ções de Santa Catarina, no 1º semestre de 1989.

### GRÁFICO 03

#### EXPORTAÇÕES TOTAIS DE SANTA CATARINA - 1º SEM./1989

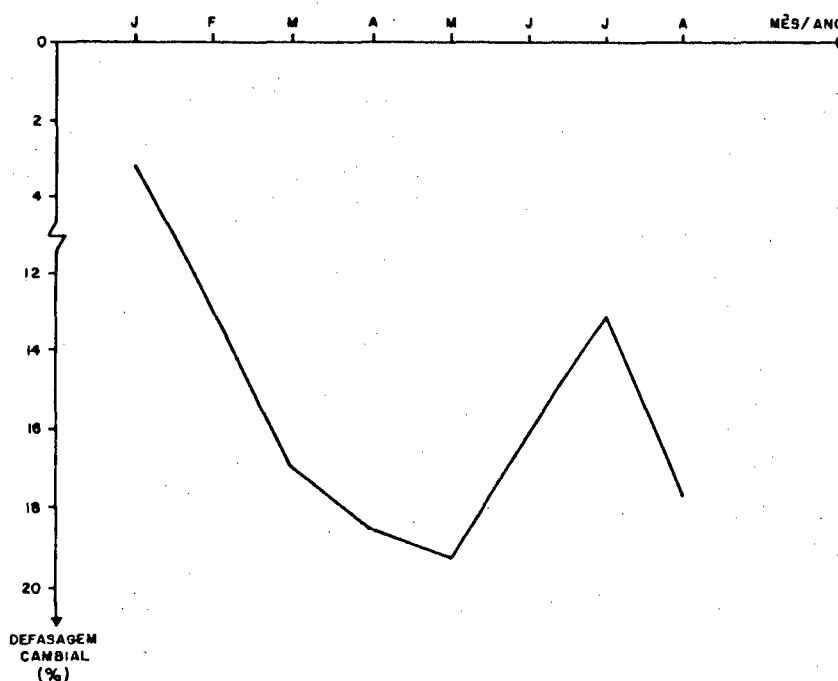


FONTE: Secretário de Estado do Indústria, do Comércio e do Turismo - SICT/SC.  
Coordenação do Comércio Exterior - Exportações Catarinenses, Jan.-Jun./1989.

Todavia, segundo a mesma fonte, apesar de índices recordes, as exportações brasileiras e catarinenses sofreram, entre janeiro e junho de 1989, com o sensível atraso da desvalorização cambial, em relação à inflação. É o que a mesma aponta: "A defasagem cambial acumulada em junho/89 atingiu 16,07%, adotando-se o IGP - DS como índice de preços internos. Esta defasagem do câmbio explicava, em parte, o contrabando da soja para o Paraguai e a medida de minidesvalorização (11,98%), adotada em 30/06 pelo governo. Apesar disto, a defasagem continuou em função da não existência de uma política cambial, suficientemente ágil, capaz de equilibrar preços externos e internos, quando sobem acima dos 30% ao mês."

O gráfico 04 espelha a defasagem cambial acumulada no primeiro semestre de 1989.

**GRÁFICO 04**  
**DEFASAGEM CAMBIAL ACUMULADA - 1º SEM./1989**



FONTE: Dados Brutos Revista Conjuntura Econômica, Set./89.

Os resultados da economia catarinense durante o ano de 1989 são examinados pelo Governo Estadual, ao avaliar o desempenho global da mesma - PIB 1989, através da SEPLAN/SC e Subsecretaria de Estudos Geográficos e Estatísticos - SUEGE: "Em Santa Catarina, a economia voltou a crescer, alcançando a taxa anual de 4,01% em 1989, após o fraco desempenho (-1,09%) experimentado no ano anterior. Essa evolução foi impulsionada pela recuperação da produção da indústria de transformação e dos principais produtos da agricultura"<sup>(1)</sup> (Análise Conjuntural de Santa Catarina, 1989, p. 4).

(1) Análise Conjuntural: Santa Catarina, Florianópolis, V. 5, nº 10, jul./dez. 1989, p. 4.

No setor agropecuário, "o aumento de 4,89% foi sustentado principalmente pelo desempenho dos principais produtos da lavoura temporária, destacando-se os incrementos na colheita do trigo (31,29%), soja (27,03%), alho (20,07%), milho (12,31%), tomate (11,15%), mandioca (9,40%) e fumo (5,14%)"<sup>(2)</sup> (Idem, p. 4).

No setor secundário, houve um crescimento de 4,69%, sendo de 5,39% a expansão da indústria de transformação; de 6,05% a expansão da construção civil e de 6,16% a dos serviços industriais de utilidade pública. A indústria extrativa mineral, a seu turno, sofreu retração de 23,86%, em função do preço do carvão e da redução de consumo termoelétrico e industrial.

O setor terciário, pela fonte apontada, "expandiu-se 3,05% em decorrência, principalmente, do aumento das vendas do comércio (3,66%) e do incremento dos serviços de transportes e comunicações (3,98%), de aluguéis (5,95%) e de outros (2,96%), uma vez que o desempenho destas atividades é influenciado pelos resultados auferidos nos demais setores produtivos"<sup>(3)</sup> (Idem, p. 4).

Quanto à recuperação do PIB estadual, em relação ao ano anterior, em um primeiro estágio, deu-se o aquecimento da demanda interna, fruto do Plano Verão, pois, ao reduzir o índice inflacionário, incrementou a renda dos consumidores, estimulando o comércio a recompor seus estoques e a alargar seus pedidos à indústria.

Adicionam os analistas oficiais catarinenses: "com a deterioração das medidas tomadas pelo governo e o recrudescimento

---

(2) Análise Conjuntural: Santa Catarina, Florianópolis, V. 5, nº 10, jul./dez. 1989, p. 4.

(3) Idem, p. 4.

da inflação (de 47,27%, no 2º trimestre/89 para 126,41% no 3º trimestre/89 e 198,84% no 4º trimestre/89, tornaram-se crescentes as preocupações com o descontrole da economia e com a possibilidade de hiperinflação, o que estimulou a procura por ativos reais e a antecipação de compras de mercadorias, frente às constantes remarcações de preços"<sup>(4)</sup>.

O pique da atividade econômica resultou reduzido, no último trimestre de 1989, devido às elevadas taxas de juros praticados no mercado, ante à defasagem cambial (variação das exportações: jan. - jun./88 = + 29,34% e jul. - nov./89 = 25,51%) e frente aos níveis inflacionários. Mantida ficou, porém, sempre de acordo com a fonte indicada, uma margem positiva de crescimento.

Observando a evolução do comportamento da economia, durante a década de 80, verifica-se "um acréscimo médio anual de 5,11% no Produto Interno Bruto Catarinense e de 2,89% no nacional. Conforme os índices de produção física do IBGE, a indústria de transformação contribuiu, decisivamente, para a formação desse resultado, em Santa Catarina, quando, no período, acumulou crescimento de 29,70%, superando a região Sul (25,10%) e a média brasileira (23,10%)"<sup>(5)</sup> (Idem, p. 4).

A tabela que segue mostra o PIB catarinense.

(4) Análise Conjuntural: Santa Catarina, Florianópolis, V. 5, nº 10, jul./dez. 1989, p. 4.

(5) Idem, p. 4.

**TABELA 01**

**PRODUTO INTERNO BRUTO CATARINENSE**

ANOS	VALOR TOTAL		ÍNDICE DO PRODUTO		POPULAÇÃO	VALOR PER CAPITA			
	Preços Correntes (Cz\$)	Preços de 1982 (Cz\$)	Base 1970 = 100	Variação Anual		Preços Correntes (Cz\$)	Preços de 1982 Cz\$	US\$	Variação Anual Real
1970	5.230.942	543.296.116	100,00		2.901,7	1,80	187,23	1,044	
1971	6.911.719	612.490.245	112,75	12,75	2.967,3	2,33	206,41	1,151	10,25
1972	9.721.341	697.497.486	128,40	13,88	3.034,3	3,20	229,87	1,281	11,35
1973	14.198.173	764.413.605	140,71	9,59	3.102,8	4,58	246,36	1,373	7,17
1974	22.213.749	873.555.001	160,83	14,30	3.172,9	7,00	275,32	1,535	11,76
1975	31.507.862	972.242.566	179,00	11,30	3.244,6	9,71	299,65	1,670	8,83
1976	49.392.599	1.107.241.290	203,84	13,88	3.317,9	14,89	333,72	1,860	11,37
1977	73.825.822	1.189.088.551	218,89	7,38	3.392,8	21,76	350,47	1,954	5,02
1978	108.111.392	1.274.553.455	234,59	7,17	3.469,4	31,16	367,37	2,048	4,82
1979	188.010.865	1.440.956.481	265,21	13,05	3.547,8	52,99	406,15	2,264	10,56
1980	400.104.863	1.662.634.330	305,99	15,38	3.627,9	110,29	458,29	2,555	12,83
1981(1)	873.924.047	1.703.952.568	313,58	2,48	3.720,3	234,91	453,01	2,553	-0,05
1982(1)	1.821.296.315	1.821.296.315	335,06	6,85	3.795,6	479,84	479,84	2,675	4,76
1983(1)	4.458.430.606	1.751.646.001	322,26	-3,82	3.869,6	1.152,17	452,67	2,523	-5,68
1984(1)	14.848.607.378	1.820.376.573	334,89	3,92	3.942,3	3.766,48	461,75	2,574	2,02
1985(1)	53.675.514.586	2.020.725.255	371,76	11,01	4.013,2	13.374,74	503,32	2,807	9,05
1986(1)	142.169.553.011	2.209.334.580	406,45	9,33	4.082,5	34.813,79	541,17	3,017	7,47
1987(1)	482.021.131.470	2.306.147.621	424,25	4,38	4.149,8	114.693,53	555,73	3,098	2,68
1988(1)	3.740.842.855.281	2.281.010.612	419,63	-1,09	4.214,9	887.528,26	541,18	3,017	-2,61
1989(1)	55.245.100.837.100	2.372.479.138	436,68	4,01	4.278,0	12.913.913,21	554,58	3,091	2,45

FONTE: Fundação Instituto Técnico de Economia e Planejamento - ITEP; Gabinete de Planejamento e Coordenação Geral - GAPIAN; e Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

(1) Estimativas preliminares

NOTA: Taxa de câmbio em 1982 = Cz\$/US\$ 0,17939 (média ponderada).

## 2. ASPECTOS ECONÔMICOS DO OESTE CATARINENSE

*"Ao oeste, manchas de campos naturais, que ofereciam boas condições de pastagens, começaram a atrair o interesse dos primeiros colonos gaúchos e paulistas (...). Da utilização dessa área como simples ponto de engorda, os colonos partiriam para a organização de estâncias" (Export and Tourism Directory of Santa Catarina - Brasil, 1987:18).<sup>2</sup>*

A citação acima apresenta o modo como se processou o sistema econômico da região oeste de Santa Catarina. A base da economia desta região foi a exploração dos recursos naturais. A atividade extrativista, iniciada pelos povoadores, persiste na Região Oeste, em função da existência de reservas de pinheiros industrializáveis.

As serrarias, que são, geralmente, as empresas promotoras dos abates, procuram estabelecer-se dentro do extrativismo. Xaxim, Xanxerê e Abelardo Luz são os maiores produtores de pinho.

Além do corte da mata de Araucária, verifica-se, também, a exploração de madeiras de lei, da Mata Latifoliada e da Erva-Mate. A economia apoia-se, ainda, na suinocultura e avicultura e no cultivo de cereais (milho, trigo e arroz do seco) e de soja e feijão preto. A agricultura é praticada, via de regra, em pequenas propriedades, geralmente, com menos de 25 hectares.

Da observação in loco, conclui-se que a estrutura econômica da região está embasada no setor primário (lavoura, produção animal e extrativismo vegetal). Hodiernamente, a par da estrutura primária, por excelência, da economia oestina, desenvolve-se o setor secundário estimulado, principalmente, pelo rápido crescimento do rebanho e da criação de aves.

No setor secundário (industrial) da região, destacam-se,

por amostragem: Organizações Chapecó, Sadia Concórdia S/A, Cooperativa Central Catarinense Ltda., Seara Industrial (Grupo Ceval S/A).

A região reúne condições para tornar-se um grande centro industrial de produtos animais. Isso é de grande importância para o desenvolvimento econômico, levando-se em conta a tendência regressiva dos preços do setor primário, em relação aos produtos manufaturados.

Pretende-se, a seguir, apresentar uma síntese sobre a atividade das principais indústrias da Região Oeste, com o intuito de demonstrar o potencial econômico dessa região. O Oeste Catarinense possui uma capacidade econômica expressiva, motivo da preocupação do parque industrial em agilizar a estruturação do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, com vistas à facilitação do processo de comercialização entre Brasil e Argentina.

O município de Chapecó detém a maior força econômica e é o maior parque industrial do Oeste Catarinense, em razão da situação geográfica, da riqueza de suas terras, da índole trabalhadora de sua gente, das suas forças vivas e do apoio governamental, em várias administrações Municipais, Estaduais e Federais.

A maior força industrial do Oeste recai sobre a industrialização da produção primária, no setor de produtos alimentícios.

Considerados os recursos naturais, é, igualmente, expressiva a presença da indústria extrativa, notadamente a indústria madeireira, do setor mobiliário e do papelão. Representativas, também são as indústrias do ramo metal-mecânico e de materiais de transporte, nas atividades pecuária e agrícola.



Existem 36 (trinta e seis) indústrias de madeiras e derivados, sendo que 12 (doze) delas abastecem a região e 24 (vinte e quatro) atendem a demanda do país.

Das 35 (trinta e cinco) empresas do setor alimentício, 29 (vinte e nove) abastecem o Oeste e 06 (seis) remetem o excedente ao restante do país e algumas exportam seus produtos.

As empresas têxteis, em número de 03 (três), colocam seus produtos no mercado regional; do setor de mecânica e metalurgia, uma empresa exporta e outras oito atendem ao consumo regional; oito unidades fabris de minerais não metalúrgicos e oito empresas de outros ramos assemelhados destinam seus produtos ao mesmo mercado do Oeste Catarinense.

Dentre os empreendimentos a nível municipal, quatro destacam-se pela sua importância industrial: a indústria de laticínios, o matadouro público, a usina de álcool e a binacional Giol. Destas, já foi concluída a primeira, especializada na produção de leite. A central agregará 600 produtores de leite, sob a modalidade do regime integrado de produção, para produzir de 10 a 50 mil litros de leite/dia. A produção vem atendendo a demanda municipal e regional. O empreendimento foi viabilizado pela administração pública e entregue a um grupo privado, o que é questionável.

A usina de álcool carburante do Distrito de Guatambu, já vinha sendo edificada, mas, com a mudança da administração, como de praxe no Brasil e devido a outros problemas, sofreu paralização. A outra visava colocar Chapecó, em posição estratégica, frente à crise internacional de combustível, cuja produção seria auto-suficiente, substituindo a gasolina, como combustível de veículos

automotores. Geraria, em 1981, 40 empregos diretos, 150 indiretos. Utilizaria a cana de açúcar, como matéria-prima.

O matadouro público, inicialmente, abateria 25 (vinte e cinco) reses/dia, preparando para o consumo 6 (seis) mil quilos/dia. A seguir, ampliaria sua capacidade para 600 reses/dia (120 mil quilos de carne preparada), no primeiro ano. Após este período, a produção aumentaria para mil cabeças/dia, representando 200 mil quilos de carne para o consumo diário.

Chapecó e Argentina estão instalando uma empresa binacional, destinada à produção de vinhos e reelaboração de hortifrutigranjeiros. Os investimentos orçados serão superiores a 5 milhões de dólares e a produção de vinhos suprirá o mercado brasileiro e internacional. A empresa pertence a um consórcio de capital brasileiro e argentino, sendo 40% de capital subscrito por empresários chapecoenses, 40% pela empresa argentina Bodegas y Viñedos Giol E.E.I.C. e 20% pelo governo catarinense.

Essa indústria será uma das mais importantes do parque industrial de Chapecó e uma das maiores produtoras de vinhos finos do País. Terá uma produção de 18 milhões de litros de vinho engarrafado e 6 (seis) milhões de litros a granel, além de milhares de toneladas de produtos hortifrutigranjeiros enlatados. Seu faturamento inicial será de Cr\$ 100 milhões, com liquidez de Cr\$ 14 milhões ao mês, garantido o retorno do investimento ao término de um ano. A futura unidade industrial ocupará uma área de 100 mil metros quadrados, dos quais 5 mil serão cobertos. Proporcionará, inicialmente, 120 empregos diretos e 2 (dois) mil empregos indiretos.

Os frigoríficos de aves e suínos e as fábricas de rações

e concentrados são significativos para Chapecó, Região Oeste e Extremo-Oeste Catarinenses, não só em função do alto valor de sua produção, como, principalmente, porque canalizam matérias-primas regionais. Chapecó, como pólo econômico da zona oestina, reúne as matérias-primas básicas, o que vem atestar a racionalidade de sua localização privilegiada. É, aliás, nesse sentido, o pensamento oficial do Município, assim manifesto no Caderno da AMOSC (1980, p. 19):

*"Através da direção dos fluxos ligados a estas indústrias podemos viabilizar a estrutura espacial da produção regional, o que pode ser especificado da seguinte maneira: a matéria-prima básica para os frigoríficos e fábricas de rações - suínos, milho, soja - procede dos demais municípios do Oeste Catarinense; a matéria-prima complementar para as fábricas de rações - sal, vitamina, sais minerais, farinha de osso, farinha de peixe, farinha de carne, antibiótico - chega a Chapecó de outras regiões do Estado e de outros estados. O fluxo de produtos industrializados - os insumos - voltam aos locais de origem da matéria-prima e os produtos de consumo, suínos, aves, industrializáveis, dirigem-se para fora da região e do Estado".*

Quanto à industrialização de aves, cabe analisá-la, isoladamente, por duas razões: sua maior importância econômica e sua característica peculiar de circulação interna. Em outras palavras, toda a matéria-prima básica (frango, peru) é produzida no município de Chapecó. Já as demais indústrias, do ramo de implementos agrícolas, madeira, cerâmica, carrocerias de madeiras, couros e cereais, que possuem baixo valor de produção, apresentam características específicas de fluxo.

As fábricas de implementos avícolas, a título de exemplo, possuem fluxos em direção inversa das acima nomeadas. Sua matéria-prima vem de outras regiões para sofrer industrialização em Chapecó, onde é empregada, após ser processada, como insumo à criação de aves.

Cabe registrar, por oportuno, que a matéria-prima para o beneficiamento de madeiras é oriunda do Oeste Catarinense e Sudoeste do Paraná. Após industrializada, a madeira é direcionada para a exportação, atingindo os países do Cone Sul: Uruguai, Paraguai e Argentina.

Os produtos de cerâmica - telhas, tijolos, manilhas - ocupam lugar de destaque, na indústria local (Chapecó), sendo que 60% ficam neste Município. Idem, relativamente às carrocerias para caminhões, cuja matéria-prima, em parte, vem do Paraná.

Expressivo e influente é o cooperativismo, não só de Chapecó, como, de resto de todo o Oeste e Extremo Oeste Catarinense. Chapecó, alçado à posição de pólo regional no Oeste Catarinense, exerce influência sobre 60 (sessenta) municípios e se manifesta nos setores da economia, da política, da cultura e, notadamente, da produção agrícola. Esta (milho, soja, feijão, suinicultura e avicultura), pujante em toda a extensão territorial oestina, que, somada à formação humana dos trabalhadores da terra, inspiraram e fomentaram o cooperativismo.

Em 1991, o cooperativismo assinala 15 (quinze) anos de existência. Suas ações são voltadas ao homem do campo e à agro-indústria. É o cooperativismo um dos responsáveis pelo desenvolvimento regional.

Como pólo microrregional, Chapecó sedia a maior cooperativa catarinense (Cooperativa Regional Alfa) e outras 07 (sete) cooperativas de destaque regional. A Cooperativa Alfa reúne, segundo a fonte citada, 6.687 associados. Foi fundada em 29 de outubro de 1967. Em 1980, recebia, anualmente, 1.124.000 sacas de cereais, atingindo um faturamento global e anual da ordem de

Cr\$ 860.000.000,00. De ICM (Imposto sobre a Circulação de Mercadorias) a Cooperativa Alfa pagava, à época 22,1 milhões de cruzeiros anuais.

Dentre outras cooperativas da região Oeste do Estado, sobressaem a cooperativa de Concórdia, que reunia 4.000 associados e a de Xanxerê, que era a terceira força do setor cooperativista, tendo, respectivamente, recebido em seus armazéns, 509 mil e 597 mil sacas de cereais, no ano de 1980.

As demais cooperativas encontram-se situadas em: Itapiranga (28,9 mil sacas de cereais e um faturamento de 112,9 milhões de cruzeiros); Saudades (50,4 milhões de cruzeiros e um faturamento de 96,4 milhões de cruzeiros/ano); São Carlos (36 mil sacas de cereais e faturamento de 84,3 milhões de cruzeiros) e São Lourenço do Oeste (16 mil sacas de cereais com faturamento de 26,4 milhões de cruzeiros), isso em 1980.

Pode-se dizer que até 1965, poucas eram as cooperativas constituídas e em operação regular, na região especificada. Esta situação é devida ao fracassado movimento cooperativo do Rio Grande do Sul, anterior a 1965, responsável pelo desinteresse dos migrantes gaúchos, radicados no solo catarinense.

Todavia, graças à então ACARESC (Associação de Crédito e Assistência Rural de Santa Catarina), que contava com financiamentos para fortalecer as cooperativas já existentes e para fomentar a criação de novas, o setor cooperativista fortaleceu-se.

Atualmente, além do repasse de insumos produzidos por multinacionais (principal atividade do passado), as cooperativas vêm criando uma infra-estrutura de produção, a partir da semente até o armazenamento do produto agrícola e, pela industrialização,

chegar à comercialização.

Outra forma de produção é o sistema integrado de produção, mantido pelas empresas dos grupos industriais SADIA, SEARA (CEVAL), CHAPECÓ, COOPERCENTRAL e PERDIGÃO, reunindo, por amostragem, em 1980, 2.000 agricultores, produtores de aves e suínos.

Os integrados, pelo sistema de fomento, recebem completa assistência das empresas, oferecendo, em troca, lotes de suínos e/ou aves de alta qualidade genética. O sistema oferece de positivo, em tese, mais uma fonte de renda ao agricultor, mantendo-o na atividade agrícola.

Essa modalidade de trabalho tem garantido à região uma produção elevada, com qualidade nacional e internacionalmente reconhecida. Como aspecto negativo, porém, pouco gratificante é o esforço do integrado, que se queixa não mais serem compensadores os preços recebidos com a produção.

O reflorestamento é intenso no Oeste Catarinense, a exemplo da empresa Santa Úrsula Florestal Ltda., a mais antiga da especialidade. Possui 5.130 hectares de terras, ocupadas, permanentemente, com nogueiras pecan, macieiras e soja, milho, feijão, nas respectivas épocas de plantio. É a maximização do uso do solo e dos equipamentos disponíveis. São efetuados tratos culturais nos pomares, durante o inverno, e, na primavera e verão atividades agrícolas.

O agricultor da região está, hoje, mais consciente de sua responsabilidade pela conservação do solo, o que o leva a empregar técnicas de combate à erosão.

## 2.1 Indústrias exportadoras do Oeste Catarinense

Sendo a região Oeste do Estado de Santa Catarina a que acolhe o Porto Seco de Dionísio Cerqueira, necessário se faz apresentar as principais empresas exportadoras do Oeste Catarinense, que poderão expandir sua produção para a Argentina, Paraguai, Chile, beneficiando-se do caminho de integração e corredor de exportação Porto Seco de Dionísio Cerqueira - Bernardo de Irigoyen - porta e saída do produto e a BR-101, aos Portos de Itajaí e São Francisco do Sul, no processo de mundialização de Santa Catarina.

Segue a relação das indústrias exportadoras e suas respectivas áreas de especialidade.

### 2.1.1 Grupo SADIA

Cabe aqui relacionar, primeiramente, as empresas do Grupo SADIA, cuja base geográfica é o Oeste Catarinense: Sadia Concórdia S.A. Indústria e Comércio - Unidade Chapecó (SC), Sadia Concórdia S.A. - Unidade Concórdia (SC), Sadia Oeste S.A. Indústria e Comércio Várzea Grande (MT), Frigobrás - Cia. Brasileira de Frigoríficos (SP - Toledo - PR), Moinho da Lapa S.A. (SP).

Convém ressaltar a atividade específica de cada empresa nomeada supra: - SADIA CONCÓRDIA S.A. - Unidade Chapecó: indústria e comércio, que exporta seus produtos para 05 (cinco) continentes, compreendendo 40 (quarenta) países. De acordo com Costella<sup>(6)</sup>, o volume de exportações da Unidade, em 1987, foi superior a 590.000 toneladas, ou seja, 233 milhões de dólares. Foram

---

(6) Entrevista com o Prof. Oracílio Costella, relações públicas da empresa, em 20 e 27 de junho de 1988, que autorizou a publicação.

exportados os seguintes produtos, no período indicado:

Em 1985 - frango inteiro, partes de peru, miúdos de frango, soja (grão, farelo e óleo).

Em 1986 - frango, soja e peru (marco de conquista dos mercados da Alemanha Ocidental e Itália).

Em 1987 - peru e frango (inteiros e em partes), óleo de soja e soja em grão. Houve menor desempenho nas vendas de soja em grão, relativamente a 1986.

Importa registrar, segundo a fonte citada, que as exportações da Sadia S.A. equivalem a 1% do total das exportações brasileiras. Igualmente, cabe anotar que o Grupo SADIA está situado entre as 20 (vinte) maiores empresas exportadoras privadas nacionais.

Conforme o entrevistado, o Mercado Comum Europeu recebe a produção, garante o preço exigido pelo fabricante, mas, ao mesmo tempo, regula o estoque, a seu livre arbítrio, fixando taxas arbitrárias.

A Sadia - Unidade Chapecó<sup>(7)</sup> instalou sua segunda linha de corte de peru, um novo túnel de congelamento contínuo, para 10 (dez) toneladas/hora, uma nova sala para encaixotamento de produto, um novo sistema de filtragem para tratamento de água, de 250 mil litros/hora e aquisição de 93 hectares de área para reflorestamento.

Indagado ao entrevistado do interesse na utilização do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, deixou claro que o Grupo SADIA,

---

(7) Relatório Anual SADIA, 1985, p. 8.



no momento não tem interesse no uso do mesmo, por ter investido recursos de vulto, no complexo de armazenamento e câmaras frigoríficas, junto ao Porto de Paranaguá - SADIA III. Todavia, registrou que a empresa tem consciência e reconhece que o Porto Seco é mais uma viabilidade econômica, de integração entre Brasil e Argentina e países vizinhos, podendo vir, no futuro próximo, utilizá-lo, quando já estruturado adequadamente.

Consignou o representante da SADIA que o Porto de Paranaguá, por ora, ainda é o que oferece melhores condições para a permanência dos produtos perecíveis, por mais tempo, o que não ocorre com a PORTOBRÁS de Itajaí e o Porto de São Francisco do Sul, onde segundo o entrevistado, não há boas condições para a estocagem de produto altamente perecível.

- SADIA CONCÓRDIA S.A. - Unidade Concórdia - seu complexo industrial comporta o abatedouro de aves, com 04 (quatro) túneis de congelamento automático, com capacidade para 10 (dez) toneladas/hora e nova sala para espostejamento de aves, para 2.000 frangos/hora. Possui a maior fábrica de presunto da América Latina. É a empresa fundadora do Grupo SADIA, funcionando, como as demais, em moderníssimas instalações de funcionamento, segurança e higiene.

- FRIGOBRÁS: Companhia Brasileira de Frigoríficos, com matriz em São Paulo. Opera no aumento da produção de congelados. A câmara frigorífica de Paranaguá (PR) tem capacidade de armazenagem para 6.000 toneladas e dispõe do desvio ferroviário para recebimento de soja. A filial de Toledo (PR), com instalação de produção de presuntos, silo para estocagem de grão e sala para espostejamento de aves, para 4.500 frangos/hora.

- MOINHO DA LAPA S.A.: está equipado com um posto de armazenamento de grãos, em São Joaquim da Barra (SP), com capacidade para 12 (doze) mil toneladas. Possui filial da Sadia Agropastoril Ltda., em Dois Vizinhos (PR), com capacidade para produção mensal de 1.890.000 pintos de um dia.

### 2.1.2 Organizações Chapecó

O Grupo Chapecó é assim constituído: Organizações Chapecó - Unidades S.A. Indústria e Comércio Chapecó (SC), Chapecó Avícola S.A. Xaxim (SC); Chapecó Paraná S.A. Indústria e Comércio - Francisco Beltrão (PR) e Frigorífico São Carlos - São Carlos (SC).

Além dos quatro frigoríficos supra especificados, pertencem ao Grupo Chapecó outras 11 (onze) entidades (Empresas, Sociedades Civis, Associações e Fundação, que servem de apoio aos mais variados setores vinculados às atividades específicas, sua diretoria, funcionários e familiares).

O quadro abaixo traduz a produção das Organizações Chapecó, no período de 1985 a 1988.

#### QUADRO 02

#### PRODUÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES CHAPECÓ: 1985-88

ANO	SUÍNOS	AVES
1985	1.300 T US\$ 2.200,00	31.335 T US\$ 35.997.056,00
1986	1.605 T US\$ 2.582.242,25	19.128 T US\$ 19.679.371,04
1987	2.276 T US\$ 3.532.537,50	16.021,74 T US\$ 18.096.225,07
1988	3.414 T US\$ 5.121.000,00	US\$ 35.162.500,00 T

FONTE: Suinocultura Industrial  
Maio 1988

Da entrevista realizada na sede do Grupo Chapecó, na cidade do mesmo nome, com o economista De Toni<sup>(8)</sup> foi possível captar os seguintes dados: desejo de importação de milho da Argentina e do Uruguai; a criação recente da Associação Brasileira dos Exportadores de Suínos; seu convencimento de que a moeda comum almejada pela Comunidade Econômica Européia facilitará a exportação; que 45% da produção de aves do Grupo é exportado; que a Argentina vinha criando entraves burocráticos às importadoras, na compra de milho, bem como só oferecia o excedente de sua produção e, neste caso, ainda condicionando a operação à venda ou permuta de farinha de carne brasileira, para fabrico de ração (competitividade); que a ração argentina vinha apresentando índices de contaminação, com possibilidade de comprometimento dos lotes de aves, com sérios prejuízos à empresa consumidora.

De acordo com Bedin<sup>(9)</sup>, jornalista do Grupo SAIC, as exportações dos produtos do Grupo Chapecó ocorrem via Porto de Itajaí, para o Oriente Médio (Arábia Saudita) e através do Porto de Paranaguá, para Hong Kong (produtos suínos).

### **2.1.3 Cooperativa Central Oeste Catarinense Ltda.**

Compõem a Cooperativa Central Oeste Catarinense Ltda., com sede em Chapecó (SC), as seguintes Unidades: Unidade de Chapecó, Unidade de Videira, Unidade de São Miguel do Oeste, Unidade de Maravilha e Unidade de Presidente Getúlio.

Para fins de apresentação da produção do Grupo, dividir-

---

(8) Entrevista com Antonio Augusto De Toni, em 20/07/88, que autorizou a publicação.

(9) Entrevista com Marcos Bedin, em 20/07/88. Autorizada a divulgação dos dados.

se-á a mesma no setor de carnes e de sucos.

A - Setor de carnes - A empresa Cooper Central dedica-se, como atividade produtiva principal, à fabricação de produtos suínos.

Em Chapecó, está instalado o Frigorífico Aurora, que se dedica ao abate (à industrialização de suínos, partes e produtos embutidos).

A Cooper Central ocupa a terceira posição no 'ranking' nacional dos abatedouros de suínos, contando com 2.000 funcionários e, a sexta, na de aves, com 2.700 empregados.

O incremento na área avícola iniciou, a partir de outubro de 1987, quando entrou em operação o Frigorífico de Aves de Maravilha, com capacidade para abate de até 144 mil frangos/dia, levando ao público consumidor seus produtos Aurora.

Segundo seu diretor industrial, Rubens Zago<sup>(10)</sup>, entrevistado em 20 de julho de 1988, a previsão, na ocasião, era de oferta de 700 (setecentos) novos empregos até o final daquele ano (quando o frigorífico estaria em pleno funcionamento), podendo alinhar-se entre os 04 (quatro) maiores frigoríficos de abate de frangos de Santa Catarina. Sua produção representaria 14,4%, na capacidade instalada de abates de aves de Santa Catarina, beirando 1 milhão de frangos/dia e significando 22,3% da oferta nacional.

Na área de suínos, a Central Aurora foi a pioneira nacional no sistema de tipificação de carcaças, ainda em maio de 1982,

---

(10) Entrevista com Rubens Zago, em 20/07/88. Autorizada a divulgação dos dados coletados.

sob a coordenação do Ministério da Agricultura, ACARESC (Associação de Crédito Rural do Estado de Santa Catarina), Secretaria Estadual de Agricultura, sob a supervisão do Serviço de Tipificação de Carcaças do Canadá. A tipificação usa, como parâmetros para remunerar o produtor, a qualidade com base na proporção carne/gordura do suíno, cujos lucros podem variar de 4 a 10%, de acordo com o referido por Rubens Zago.<sup>(11)</sup>

No ramo de carnes, importa registrar a implantação da linha de presuntos e apresuntados, na Unidade de São Miguel do Oeste, com capacidade de 35 toneladas/dia. Tais produtos, de acordo com o Relatório da Cooperativa Central Oeste Ltda. (1987), situam-se dentro das técnicas de industrialização e higiene e proporcionam excelente produtividade e conforto operacional.

O quadro abaixo mostra o desempenho da indústria em pauta, na produção de presuntos, no período de 1983 a 1987.

**QUADRO 03**  
**PRODUÇÃO DE PRESUNTOS DA COOPER CENTRAL**

ANO	CHAPECÓ	S. MIGUEL OESTE	TOTAL (kg)	%
1983	3.588.754	-	3.588.754	100
1984	6.464.663	-	6.464.663	80
1985	8.344.168	-	8.344.168	29
1986	11.151.922	-	11.151.922	33
1987	11.640.587	1.775.420	13.416.007	21
TOTAL	41.190.094	1.775.420	42.965.514	-

FONTE: Relatório Cooper Central  
1987

(11) Entrevista com Rubens Zago, em 20/07/88, cuja divulgação dos dados obtidos foi autorizada.

A Cooper Central também dedicou-se ao abates de bovinos, embora em menor intensidade, relativamente ao abate de suínos, do período 1985-1987, o que vem demonstrado no quadro abaixo:

#### QUADRO 04

##### ABATE DE BOVINOS DA COOPER CENTRAL

ANO	NÚMERO DE CABEÇAS	%	PESO VIVO
1985	5.242	100	2.105.313
1986	1.657	-68,4	710.940
1987	721	-43,5	263.690
TOTAL	7.620	-	3.079.943

FONTE: Relatório Cooper Central  
1987

No quadro que segue, aparecem, comparativamente, os abates de suínos, durante os 15 (quinze) anos de atividade da empresa e a respectiva "performance":

#### QUADRO 05

##### ABATE DE SUÍNOS NO PERÍODO 1973-87 DA COOPER CENTRAL

ANO	CHAPECÓ	%	PRES. GETULIO	%	S.M.OESTE	%	TOTAL GERAL
1973	4.593	100	-	-	-	-	7.593
1974	60.108	692	-	-	-	-	60.108
1975	72.108	21	-	-	-	-	72.108
1976	92.603	28	-	-	-	-	92.603
1977	122.733	33	-	-	-	-	122.733
1978	180.876	47	-	-	-	-	180.876
1979	212.925	18	-	-	-	-	212.925
1980	247.253	16	66.543	100	-	-	313.796
1981	225.269	-9	102.281	53	-	-	327.550
1982	178.745	-21	65.999	-36	178.730	100	423.474
1983	206.280	16	71.715	8	256.750	44	534.745
1984	187.072	-10	72.117	1	267.245	4	526.434
1985	191.825	3	81.053	13	305.154	14	578.032
1986	210.762	10	100.359	24	328.313	7	639.434
1987	258.137	22	156.355	56	398.981	22	813.473
	2.454.289	-	716.422	-	1.735.173	-	4.905.884

FONTE: Relatório Cooper Central  
1987

#### 2.1.4 Seara Industrial (Grupo Ceval)

De acordo com o Relatório da Administração da empresa Seara Industrial<sup>(12)</sup>, as principais dificuldades à fixação de diretrizes bem definidas, de médio e longo prazos, enfrentadas pela empresa, em 1987, foram a ausência de política agropecuária e desmedida interferência governamental.

Segundo a mesma fonte, paralelamente aos problemas referidos supra, cresceu a inflação, a população perdeu o poder aquisitivo, houve redução sensível de demanda interna e o estoque de carnes importadas, no final de 1986, colaborou no agravamento do problema da super-safra. Novo intervencionismo estatal, com o tabelamento dos preços, em patamares incompatíveis com os custos da produção, o que penalizou os produtos de boa qualidade.

No setor de aves, com a queda da demanda, os preços do mercado subiram a níveis insuportáveis, considerados os custos industriais. O preço médio do frango, segundo o relatório, chegou a 46,87% abaixo da inflação de 1986.

Quanto às exportações, houve perda de grande parte do mercado do Oriente Médio, em consequência do contingenciamento de 1986 e dos subsídios norte-americanos.

A empresa obrigou-se a diversificar e a ampliar a exportação de frangos em partes, canalizando-a ao Japão.

No setor de suínos, somam-se aos problemas econômicos internos da empresa, gerados pelas medidas governamentais, à inflação e à perda do poder aquisitivo, o excesso de oferta, o aumento

---

(12) Relatório Seara Industrial S.A., 1988, p. 29.

dos preços dos insumos e rações e da carga tributária, fatores que colaboraram com o insucesso da suinicultura em 1987. Como consequência, os criadores reduziram a produção, negociando suas matrizes e reprodutores, cujo resultado, a médio prazo, foi o abastecimento regular de suínos aos frigoríficos.

Relativamente à ração, reinou a disparidade entre os custos de produção de frangos e suínos, praticados a nível de consumo, no segundo semestre de 1987, devido à elevação do preço do milho e farelo de soja.

Apesar da sentida crise econômica brasileira, o Grupo Seara prosseguiu nos investimentos iniciados em 1985, procurando dotar suas unidades produtoras de melhores condições de produtividade, de maior grau de industrialização e aprimoramento do padrão sanitário, com aplicações de US\$ 13,5 milhões.

O faturamento da empresa, em 1987, foi de (Cz\$ mil) - 4.563.238,00 e as exportações, neste mesmo ano, foram da ordem de (US\$ mil) 21.027, conforme informações coletadas na publicação Suinocultura Industrial (1988).

#### QUADRO 06

##### PRODUÇÃO DO GRUPO SEARA INDUSTRIAL 1986-87

PRODUTO	QUANTIDADE (Toneladas)	
	1986	1987
Suínos	39.635	45.255
Aves	48.104	45.414
Ração	203.396	213.802

FONTE: Suinocultura Industrial: publicação internacional  
1988



### 2.1.5 Indústria de Madeiras Tozzo Ltda.

A Indústria de Madeiras Tozzo Ltda. mantém escritório central em Chapecó (SC), cuja serraria se situa em Coronel Passos Maia, distrito de Ponte Serrada (SC). Conta com um escritório e depósito na cidade de Uruguaiana (RS), por onde tramita a exportação para o Uruguai e Argentina.

Segundo Antonio Potrich<sup>(13)</sup>, contador da empresa, entrevistado em 21 de julho de 1988, entre Ponte Serrada e Uruguaiana há uma distância de 800 km.

De acordo com o entrevistado, as exportações respeitam a distribuição de cotas, feita de acordo com o "Mapa de Rateio", traçado em cada final de ano, pela CCEM (Comissão Coordenadora da Exportação de Madeiras), com representações em Curitiba (PR), Itajaí e Porto Alegre. A entidade congrega os exportadores de madeiras da Região Sul (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul). Para efeitos legais, está em consonância com as normas da CACEX (Carteira de Comércio Exterior) do Banco do Brasil S.A. e do IBDF (Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal).

A empresa pratica a exportação de suas madeiras à Argentina e ao Uruguai, via Paso de los Libres, Uruguaiana e Sant'Ana do Livramento e, também, para a Argentina e Paraguai, via Foz do Iguaçu. Também embarca imbuia para os países da África do Sul e pinho para a Inglaterra e Estados Unidos, através do Porto de São Francisco do Sul (SC).

---

(13) Entrevista com Antonio Potrich, em 21/07/88, com autorização para a publicação dos dados fornecidos.

### 2.1.6 INDESTEL

A INDESTEL mantém sua sede em Chapecó (SC). Dedicase à fabricação de bobinas. A empresa chegou a exportar, no período de 1983-1985. Segundo Derli Taugen<sup>(14)</sup>, diretor da mesma, porém, com o advento do Plano Cruzado, as exportações foram interrompidas. À época, as negociações eram efetuadas através de uma agência de exportação da cidade de Foz do Iguaçu (PR), com destinação dos produtos ao Paraguai e Argentina. Pretende a diretoria da indústria instalar uma representação comercial no município de Foz do Iguaçu, para facilitar a extração de pedidos do exterior e voltar a enviar parte de sua produção para fora do país, quando a economia brasileira, acenar favoravelmente.

A respeito do interesse em valer-se do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, futuramente, o representante da empresa manifestou-se estar alimentando tal idéia, como um novo caminho à exportação. Aguarda a autorização legal para tanto e a adequação das atuais instalações de passagem, na fronteira seca, para implementar a nova rota de integração, com o que sua indústria terá muito a lucrar. A redução das distâncias e de custos de transporte é evidente, segundo ele, mormente para a empresa que, com maiores lucros e menos quilometragem, poderá substituir a anterior rota de entrega do produto pelo Porto Extremo Oeste do Estado de Santa Catarina.

A análise dos depoimentos dos empresários, e/ou de seus representantes, da região oeste, aponta para a expectativa destes em relação ao Porto Seco de Dionísio Cerqueira, como via de am-

---

(14) Entrevista com Derli Taugen, em 22/07/88, que autorizou a divulgação do teor da mesma.

pliação do mercado exportador.

O Porto Seco de Dionísio Cerqueira como passagem seca re-estruturada, modernizada e sem barreiras alfandegárias, é uma necessidade econômica para a região. As principais vantagens apresentadas pelos empresários são a redução de distâncias, da Região Oeste de Santa Catarina (principal beneficiada com a abertura dos portos), das demais regiões do mesmo Estado e dos grandes centros produtores e consumidores do país, relativamente à Argentina, Paraguai e Chile; a oportunidade de cooperação econômica, especialmente entre Brasil e Argentina, em projetos a nível de empresas privadas e dos governos entre si e a integração sócio-econômico-política dos países limítrofes.

### 3. ASPECTOS HISTÓRICOS DO OESTE CATARINENSE

A cronologia abaixo, com base principalmente no Conselho Indigenista (1984) e Piazza (1982), tem como escopo situar o leitor no contexto da evolução regional e na penetração populacional do Oeste de Santa Catarina, com destaque para as questões enfocadas nesta dissertação.

1720 - Chegada do bandeirante Zacarias Dias Cortes ao rio Inhanquera, hoje, Chapecó.

1770 - Marco da ocupação dos campos de Guarapuava, que eram habitados pelos índios Kaingangs. Com ela, a formação de fazendas de gado e manutenção do domínio luso sobre o território.

1777 - Elaboração do Tratado de Santo Ildefonso, com a fixação dos limites entre os domínios portugueses e espanhóis. Efetua-se o reconhecimento Oestino, fixados como limites os rios Pepiri-Guaçu e Santo Antonio.

1801 - O território das Missões, no Rio Grande do Sul, é reconquistado dos espanhóis, retornando ao domínio português.

1808 - Com a chegada da família real portuguesa ao Brasil, são elaborados planos para a efetiva ocupação do território, em especial, dos campos de Guarapuava, tidos como porta de ingresso para a conquista dos campos gerais de Curitiba.

1810 - Início da instalação de fazendas de gado, por portugueses, sob a proteção militar da Corte, com a finalidade de afastar os indígenas das terras ocupadas, com a vinda do tenente-coronel Diogo Pinto de Azevedo Portugal.

- 1820 - A Vila de Lages foi anexada à Província de Santa Catarina, após ter sido desvinculada da Província de São Paulo. Imposição de tributos intermediários pelo Estado de Santa Catarina, sobre a estrada de ligação de Viamão (RS) a São Paulo, para o transporte das tropas de gado e muares.
- 1840 - Presença de alguns fazendeiros mais a Oeste, chegando aos Campos do Erê. Com a consolidação dos Campos de Palmas, torna-se mais viável a construção de uma estrada para a região das Missões do Rio Grande do Sul, para facilitar o transporte de tropas de gado e muares.
- 1845 - Por decisão do Governo da Província de São Paulo, foi feito um "picadão" ligando a freguesia de Ponta Grossa às missões Riograndenses, passando pelos Campos de Palmas em direção à Vila de Cruz Alta (RS).
- 1850 - Promulgação da Lei de Terras, que determinou o registro das posses, nas Paróquias, contudo, medidas pelos governos provinciais.
- 1853 - Criação da Província do Paraná pelo governo Imperial, mediante o desmembramento da parte sul da Província de São Paulo, com a anexação da região oeste de Santa Catarina à nova província.
- 1855 - É criada a Prelazia de Palmas, que jurisdiciona o território situado entre os rios Iguaçu e Uruguai.

No período compreendido entre 1854 e 1857, a estrada de Palmas às Missões é fiscalizada pelos engenheiros do império, com vistas à sua conservação, frente a sua importância, no contexto regional. Os núcleos populacionais forma-

vam-se junto às fazendas de criação de gado, nos Campos de Palmas e em Campo Erê. Formação de pousos, ao longo da estrada: Passos de Chapecó, onde foi instalada uma agência de impostos (hoje, Abelardo Luz), Xanxerê, Passo do Carneiro (hoje, Passo Bormann) e Goio-En. Chegada dos primeiros argentinos à região em busca de erva-mate, via rio Uruguai. Visando o barateamento do transporte dos muares correntinos, utilizados nos cafezais de São Paulo, os brasileiros decidiram abrir um caminho de ligação da região de Corrientes (Argentina) à Palmas e à Sorocaba (SP).

1864 - Manoel Marcondes de Sá põe em execução a estrada para Corrientes, empregando a mão-de-obra indígena, sob o comando de Vitorino Condá. A rota da estrada era: Palmas - Campo Erê, em direção ao Oeste para Corrientes, cruzando entre as cabeceiras dos rios Pepiri-Guaçu e Santo Antonio.

1870 - A partir desta data, em consequência da Guerra do Paraguai, a Argentina perde o comércio da erva-mate daquele país e incrementa a procura da erva oestina. As exportações aumentam e afirmam a indústria ervamateira. Os ervais tornam-se particulares, com redução da livre exploração. Aumenta o número de argentinos, enquanto recrudescer a questão de limites entre o Brasil e a Argentina.

1882 - Instalação da Colônia Militar de Chapecó, na localidade de Xanxerê, pelo capitão José Bernardino Bormann.

1890 - Desta data a 1916, a extração da erva mate é a principal atividade econômica da região.

1893 - Revolução Federalista no Rio Grande do Sul. Em consequência, os luso-gaúchos foram adentrando na região, em busca

de refúgio, devido às questões políticas.

1895 - Solução da questão de limites entre Brasil e Argentina (por arbitramento do Presidente Cleveland dos EUA), passando a fronteira pelos rios Santo Antonio e Pepiri-Guaçu, localizados conforme a interpretação do Brasil e a linha reta entre as nascentes desses dois rios. O Oeste fica, decidida e definitivamente, brasileiro.

1912 - Início da Guerra do Contestado, no Meio-Oeste Catarinense, que não afetou, diretamente, a região Oeste. Tem, porém, importância em função da disputa do território do Oeste Catarinense, desde Campos Novos até o rio Pepiri-Guaçu, entre, Santa Catarina e Paraná. Teve seu término em 1915, com a matança dos caboclos posseiros das terras particulares ou devolutas.

1913 - A contar desta data, foi incrementada a exportação de madeiras para a Argentina, pelas margens do rio Uruguai e seus afluentes, através de balsas, único meio de transporte do produto, à época.

1916 - Definição dos limites entre Paraná e Santa Catarina, passando a região contestada a ser separada pelo divisor de águas dos afluentes dos rios Iguaçu e Uruguai.

1917 - Instalação dos municípios de Mafra, Porto União, Cruzeiro (Joaçaba) e Chapecó, pelo governo do Estado de Santa Catarina (Lei 1147), representando a posse da área por parte do estado e propiciando um movimento de colonização da região.

1919 - Primeiro projeto de colonização pela Empresa Colonizadora

Luce & Rosa & Cia., na Fazenda Barra Grande e na Fazenda Sarandy.

1920 - Início da organização das principais colonizadoras do Oeste.

1925 - Passagem da Coluna Prestes pela região Oeste de Santa Catarina, com penetração em Mondaí, rumo à Barracão (PR).

1930 - 1954 - Colonização intensiva do Oeste, com a expansão dos núcleos povoados. Crescimento rápido da indústria madeireira, alcançando, principalmente, as margens do rio Uruguai e seus afluentes de maior porte.

A colonização interiorana foi uma decorrência da exploração da madeira. Os loteamentos ocorriam em áreas de propriedade das empresas colonizadoras, advindas, principalmente, do Rio Grande do Sul.

O caminhão passa a ser o meio de transporte de cargas, tendo impulsionado a exploração da madeira e a interiorização do povoamento.

1954 - ... - Marco inicial do desmembramento dos municípios, então pertencentes ao Velho Chapecó. Desenvolvimento da agricultura e da pecuária, acumulação de capitais, via exploração da madeira, permitindo a instalação de indústrias, em especial dos frigoríficos, que transformaram-se, posteriormente, em grandes complexos agro-industriais, de reconhecida importância para a economia da região e do Estado.

### **3.1 O Tratado de Madrid e o Oeste Catarinense**

Os antecedentes diplomáticos do Tratado de Madrid remon-



tam às deliberações luso-espanholas, após os descobrimentos oficiais. Desta forma, com a "Bula Inter Coetera", cuja lavratura, de 03 de maio de 1493, ordenada pelo Papa Alexandre VI, concedeu-se aos Reis Católicos de Espanha "todas e cada uma das... ilhas assim conhecidas e até hoje, por vossos emissários achados e a serem achados para o futuro" (Apud Piazza, 1983, p. 159).

A decisão pontifícia, tomada depois de velhas e acirradas disputas entre os ministros lusos e espanhóis, solidificou-se e tomou corpo na edição do Tratado de Tordesilhas, de 04 de junho de 1494, que foi sancionado pelo Papa Julio II, em 24 de janeiro de 1506.

A linha demarcatória das terras lusas e espanholas, no Continente Americano, sofreu, por longos anos, alterações em decorrência das disputas entre as Coroas. Com vistas à definição territorial sul-americana, empreenderam-se discussões, que culminaram com as ações eficientes e decisivas de D. Tomás da Silva Telles (Portugal) e D. José de Carvajal Y Lancaster (Espanha), qual seja, a assinatura do Tratado de Madrid, em 13 de janeiro de 1750.

Atinente ao território de Santa Catarina, retira-se do artigo V do Tratado de Madrid (Apud Piazza, op. cit., p. 161):

*"Subirá desde a boca do Ibicuí pelo álveo do Uruguai, até encontrar o rio Pepiri ou Pequiri, que desagua na margem ocidental do Uruguai; e continuará pelo álveo do Pepiri acima, até a sua origem principal desde a qual prosseguirá pelo mais alto do terreno até a cabeceira do rio mais visinho (sic!), que desemboque no rio Grande de Curitiba, por outro nome chamado Iguaçu".*

Uma vez firmado o Tratado, pensou-se em sua execução. Para tal escopo, em 1751, foram redigidos seis tratados complementares interpretativos. Como afirma Piazza (1983, p. 161):

*"Resultante dos aludidos atos interpretativos definiu-se que a demarcação dos limites seria efetuada por quatro divisões. A primeira divisão, originariamente, coube a Gomes Freire de Andrade chefiar, por parte de Portugal, que, depois, a entregou ao Tenente-Coronel José Custódio de Sá e Faria, a quem coube demarcar de Castilhos Grande à foz do rio Ibicuí. Daí seguiria a segunda divisão, mas, os Guaranis das Missões do Uruguai, chefiados pelos Jesuítas espanhóis, opuseram-se à execução do Tratado. Houve, então, a guerra de 1745 a 1756, em que eles foram vencidos: é a guerra guaranítica".*

Digna de registro, também, é a preocupação dos geógrafos designados para os serviços demarcatórios das linhas limítrofes naturais das duas Nações, de acordo com Soares (1973, p. 36):

*"Na verdade, o Tratado de Madrid foi uma lição admirável de aproveitamento dos grandes acidentes físicos - rios, serrarias, cristas de montanhas - como limites inquestionáveis e definidos. Com a fundação da Colônia do Sacramento na riba setentrional do estuário platino conseguiu o Brasil o seu limite meridional..."*

Portanto, com a assinatura do Tratado de Madrid, definidor das soberanias na América do Sul, relativas às duas Coroas, o Brasil e o próprio Oeste Catarinense adquiriram uma individualização, uma configuração e uma característica próprias, enfim, ganharam uma estrutura física, decorrente do processo demarcatório.

Com as partidas demarcatórias, oportunizou-se um profundo exame topo - geográfico do território do Oeste Catarinense, tanto no que se refere ao curso do rio Pepiri-Guaçu, como de outros tributários do rio Uruguai.

### **3.2 Limites entre o Brasil e a Argentina: visão histórica**

Comuns eram os destinos do Brasil e da Argentina, na questão dos limites territoriais, desde o século XVIII até a atualidade. A Bacia do Prata reúne, de acordo com Soares (1973, p. 263):

*"A maior concentração demográfica e econômica da América do Sul (se lhe juntarmos a bacia Paraná-Paraguai-Uruguai do território brasileiro, onde o rio Tietê, afluente do Paraná, e por conseguinte rio platino, tem sua nascente a 13 km de distância de Santos). Essa bacia interessa diretamente a cinco países - Argentina, Brasil, Bolívia, Paraguai e Uruguai".*

Sob o aspecto geopolítico, a Argentina e o Brasil caracterizam-se pela australidade e equatoriedade. Esta faz do Brasil um país essencialmente tropical. Posicionado, em sua maior parte sobre o trópico, exhibe um exuberante colorido. A Argentina projeta-se, geograficamente, desde a Terra do Fogo, adentrando ao Norte do Continente Sul-Americano, posicionando-se entre a Cordilheira dos Andes e o Oceano Atlântico.

Historicamente, o primeiro tratado firmado entre o Império e a Argentina (Confederação Argentina) de que se tem notícia, foi o "Tratado de Amizade, Comércio e Navegação", celebrado na cidade de Paraná, pelo Visconde de Abaeté e Juan Maria Gutiérrez (Ministro da Confederação), em 07 de março de 1856. Por ele, ficou estabelecido que as embarcações dos países signatários podiam singrar pelos rios Paraná, Paraguai e Uruguai, na parte situada no Império do Brasil e na Confederação Argentina. Sujeitos os mesmos, tão somente, às normas policiais e fiscais. Não tardaram por vir os desentendimentos entre o Império Brasileiro e o Paraguai. Em decorrência deste problema, surgiu a necessidade de nomear um negociador para podar as arestas da crise existente. A missão foi confiada ao articulador Paranhos, que assinou a **Convenção Fluvial**, de 20 de novembro de 1857, a qual ampliou os limites estipulados no Tratado de 07 de março de 1856. No entanto, este documento não contou com o beneplácito do Governo da Federação Argentina, porque o Governo Imperial não quisera aliar-se ao Governo de Paraná, para submeter, pelas armas, a província rebelde de Buenos Aires.

Em 1874, o Barão d'Aguiar de Andrade foi designado para negociar com a Argentina. Em 1881, a Argentina manifestou dúvidas a respeito da localização precisa dos rios Pepiri-Guaçu e Santo Antonio. As discussões em torno da definição dos limites da área litigiosa perdurou até 1895, quando houve o parecer do árbitro, o presidente dos Estados Unidos, Grover Cleveland. O laudo arbitral foi inteiramente favorável ao Brasil, determinando "a incorporação definitiva de um território de 30.621 km<sup>2</sup> ao Brasil (...) a fronteira do Brasil com a Argentina, que tem 1.263 km de extensão. A fronteira seca, no divisor de águas dos rios Pepiri-Guaçu e Santo Antonio, tem apenas 24,5 km de extensão" (Santos, 1973, p. 273-4).

A fronteira entre o Brasil e a Argentina foi demarcada no período compreendido entre 1901 e 1904, tendo como comissário brasileiro o General Dionísio Cerqueira.

### **3.3 Colonização e meios de comunicação: fatores de integração**

A colonização caracterizou-se, inicialmente, pela doação de terras aos detentores do poder político e econômico da região oeste de Santa Catarina, que gozavam de prestígio suficiente para influenciar nessas concessões.

O Centro de Organização da Memória Sócio-Cultural do Oeste de Santa Catarina - CEOM - ratifica tal posição ao escrever:

*"Observa-se que os favorecidos com as concessões dos governos estaduais, tanto do Paraná, como de Santa Catarina, sempre foram aqueles que tinham condições econômicas para promoverem a sua exploração. Nunca foram feitas concessões de tamanho pequeno, e, sim, de áreas, normalmente tão grandes que, atualmente, perfazem o território de vários municípios" (1987, p. 20).*

A partir de 1916, quando foi resolvida a questão do Contestado, a primeira medida do Estado de Santa Catarina foi a criação de municípios, objetivando conformar sua posse sobre o território incorporado.

De acordo com o CEOM (1987, p. 20-1):

*"Pela Lei nº 1147, de 25 de agosto de 1917, o governador de Santa Catarina - Felipe Schmidt - criou os municípios de Mafra, Cruzeiro (atual Joaçaba), Porto União e Chapecó, este último com sede em Passo Bormann. A maior preocupação em Santa Catarina era integrar a sua economia a essa região, que até aquela época ainda, praticamente, não possuía ligações com o restante do estado".*

Com o intuito de promover uma efetiva integração das regiões do Estado, o Governo estadual editou uma norma, a Lei 1181, de 04 de outubro de 1917, para que as concessões feitas pelo estado do Paraná fossem confirmadas e registradas, dentro de dois anos.

Pelos termos do texto legal acima referenciado, conclui-se que, para cumprir os ditames, seria necessário dispor de bom nível cultural, o que inviabilizou a regularização legal do registro de inúmeras terras de pessoas menos esclarecidas, isto é, pessoas de baixo nível de escolarização e desconhecedoras da exigência legal da regularização do registro, que precisava ser instruídos com processos completos. Elas viam suas terras tornarem-se devolutas, objeto de novas concessões, como ocorreu com parte das terras doadas pela Colônia Militar de Chapecó.

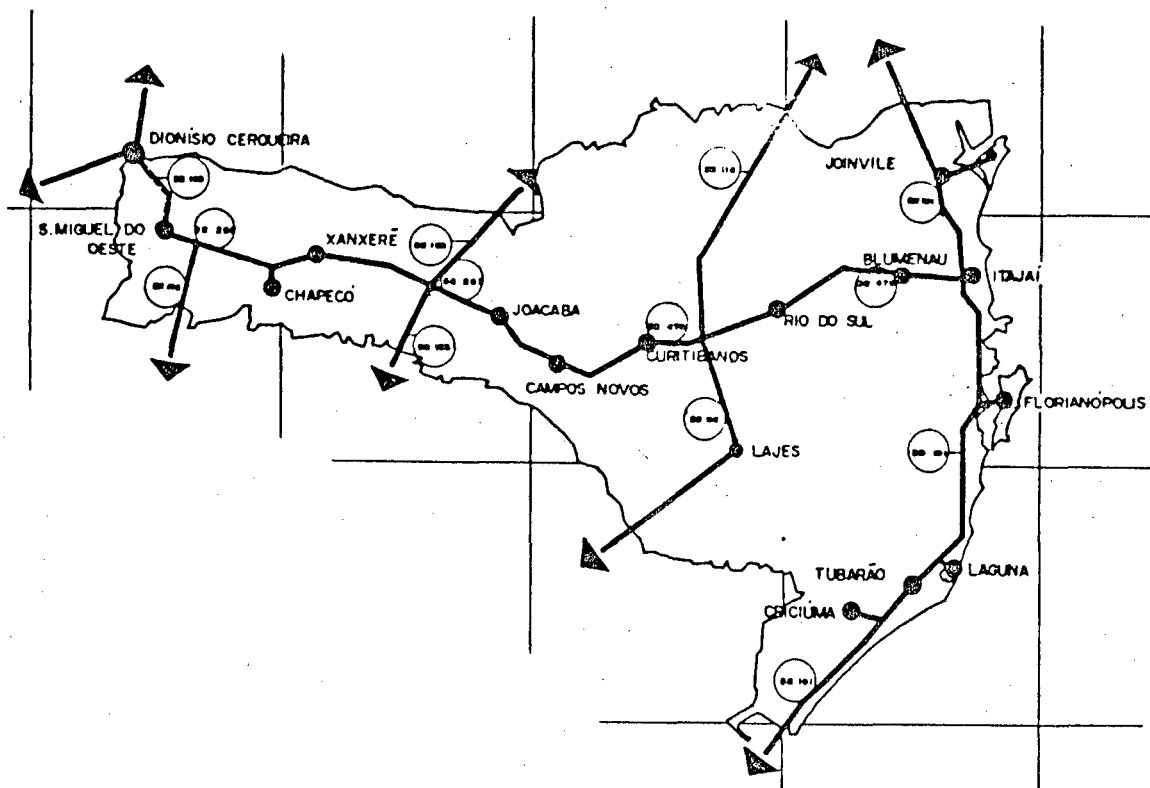
O Governo Estadual passou a preocupar-se com a regularização das posses antigas, repassando, então, às Colonizadoras, as concessões das terras devolutas, incrementando-se, assim, o povoamento da região Oeste de Santa Catarina.

Além do fator colonização, são importantes, como mola propulsora da integração geográfica, humana e econômica do Oeste Catarinense com o restante do Estado e com os Estados vizinhos, a malha viária e os demais meios de comunicação.

Dentre as principais rodovias, responsáveis pela aproximação do homem oestino ao litoral catarinense e a outras regiões, destacam-se: BR-282, que liga São Miguel do Oeste à Florianópolis; BR-373, que liga Marmeleiro (PR) a Dionísio Cerqueira (SC); BR-283, que liga Iraí (RS) a Caxambu do Sul (SC); SC-467, unindo Xanxerê (SC) a Rincão Torcido (PR); SC-468 - BR-282 - São Lourenço do Oeste; SC-473 - São Lourenço - Três Voltas 17 km; SC-BR 480 - Goio-en - Chapecó; SC 480 - Divisa PR/SC; SC 466 - Xavantina - Seara - Sanxerê, Iguaçu - Abelardo Luz; Caibi - BR-158.

O Mapa 03 fornece uma visão da rede viária, que contribui para a integração dos três Estados sulinos entre si e com os países da Bacia do Prata.

**MAPA 03**  
**REDE VIÁRIA QUE INTEGRA SANTA CATARINA**



Fonte: Plano de Emergência de Dionísio Cerqueira  
 1979

Como fatores decisivos à tarefa integrativa oeste-litoral do Estado Catarinense, estão elencados o moderno sistema telefônico, de responsabilidade da TELESC (Telecomunicações de Santa Catarina S/A), embora tardiamente instalado, se comparado aos do Paraná e Rio Grande do Sul e com os serviços executados pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - ECT, ampliados e modernizados.

Merecem destaque, como prova do efetivo sistema de comunicação implantado, os seguintes dados:

*"Ao findar o ano de 1989, o Estado de Santa Catarina contava com 229.224 terminais telefônicos insta-*

lados, estando em funcionamento 217.389. Em relação ao ano anterior, o número de terminais instalados cresceu em 3,96% e os terminais em funcionamento, em 4,93%. O total de minutos falados teve um acréscimo de 14,24%, entre os dois períodos considerados.

"O movimento dos Correios e Telégrafos, segundo os dados da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - ECT, para os principais serviços prestados pela empresa em 1989, foi o seguinte: para as encomendas nacionais - SEDEX, incluindo postagem e entrega, observou-se um crescimento de 28,8% relativamente ao período anterior; para os malotes - SERCA (coleta e entrega), o movimento aumentou em 9,5% e para as mensagens telegráficas, taxadas e entregues, o incremento foi de 3,2%" (Análise Conjuntural de Santa Catarina, n. 10, 1989, p. 367).

Em concluindo, registre-se que, graças aos instrumentos integrativos citados e ao menos expressivo movimento do transporte aéreo (Aeroportos de Chapecó, Joaçaba e Concórdia), foi o Oeste Catarinense, finalmente resgatado do isolamento em que se encontrava, desde sua criação, em especial, em relação à região litorânea do Estado, cujo homem catarinense passou a relacionar-se com seus semelhantes, a nível de Estado, País e Mundo.



## NOTAS DE REFERÊNCIAS

1. "En el período de 1973 a 1984, las exportaciones catarinenses crecieran si comparadas a las regiones sur y de Brasil, una vez que la participación del Estado pasó de 1,8% en 1973 para 4,4% (...). Con una diversificada pauta de exportaciones que incluye más de 220 productos regularmente para más de 130 países, los 723 empresas exportadoras de Santa Catarina fueran responsables en 1984 por 1.154 biliones de dólares exportados por el Estado. Tales empresas, muchas de ellas de pequeño porte, están bien distribuidas espacialmente con actividades económicas definidas y contestan al llamado para el esfuerzo de exportación, manteniendo el prestigio y la tradición en las exportaciones brasileñas. Esta 'performance' revela la existencia de un potencial latente en las empresas catarinenses en marcha, entre otros factores, de la presencia de mano de obra calificada y de materia prima disponible" (Guia de Exportación y Turismo, 1987, p. 20).
2. "Al oeste, manchas de campos, que ofrecían buenas condiciones de pastajes, comenzaron a atraer el interés de los primeros colonos gauchos y paulistas (...). De la utilización de esa área como simple punto de engorda, los colonos partirían para la organización de estancias" (Export and Tourism Directory of Santa Catarina. Brasil, 1987:18).

### **CAPÍTULO III**

#### **O PORTO SECO DE DIONÍSIO CERQUEIRA E O PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL**

O Porto Seco de Dionísio Cerqueira - Bernardo de Irigoyen - é aqui entendido como porta de entrada - saída de relações brasileiro-argentinas. Apresenta, em termos de estratégia, todas as condições para realizar a integração Brasil - Argentina (localização, contexto da região de localização, características dos lados brasileiro e argentino e proximidade paraguaia). Possui condições de expandir-se para ser parte do corredor que, partindo do Nordeste de Argentina e do Paraguai, alcance o Atlântico, em São Francisco do Sul e Itajaí.

Como consequência, juntam-se, pessoas, espaços, economias e se ampliam o poder econômico e político das regiões e Soberanias pertinentes, a sinergia dos respectivos sistemas.

Obtém-se, no processo integrativo, a complementariedade dos sistemas e a correção das distorções, como normal preocupação na tarefa de conformação e utilização do caminho para o Oceano Atlântico, a partir do Porto Seco de Dionísio Cerqueira.

A serem também avaliados, na trajetória ao Oceano Atlântico, as vias possíveis a serem percorridas.

Tomando como pontos de referência o Porto Seco de Dionísio Cerqueira - Bernardo de Irigoyen e o Terminal São Francisco do Sul, tem-se a rota para o Oceano Atlântico, onde a BR-101 é a principal via de acesso, de acordo com Abreu (1990, p. III. 6):

*"Integração/internacionalização das economias do Cone Sul da América. Países interessados imediatamente: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Uruguai. População (1987): 198,5 milhões. PIB (1987) US\$ 490,5 bilhões. A população abrangida é equivalente a 49,0% da América Latina e do Caribe. O PIB da região representa 54,6% do Produto Interno da América Latina e Caribe. O caminho sutil mais curto para a integração Leste-Oeste, ou Atlântico e Pacífico, começa em São Francisco do Sul e por Dionísio Cerqueira alcança Misiones, Encarnación, formosa, Salta e Antofagasta, no Chile. A integração Sul - Norte tem na BR 101 o trajeto mais econômico entre a Argentina / Uruguai e São Paulo / Rio".*

## 1. O PORTO SECO DE DIONÍSIO CERQUEIRA

### 1.1 Caracterização do Município de Dionísio Cerqueira e do Porto Seco

O Porto Seco de Dionísio Cerqueira, em respeito a sua vocação natural de elo de união de povos da fronteira, não poderia jamais servir de canal de discórdia, no processo integrativo internacional.

Disto resulta que as autoridades regionais, brasileiras e estrangeiras, não podem deixar de ter em mente, uma ação sinérgica, cujos atos simultâneos de seus órgãos realizariam suas funções, de forma articulada e harmônica, visando o bem estar de seus jurisdicionados, respeitadas as diversidades e ideologias.

A ação conjunta dos dirigentes das nações, como verdadeiros porta-vozes de seus dirigidos, pugnará pela obtenção da complementariedade dos sistemas interessados. Tal comportamento levará o homem a encarar o direito como instrumento para implementar futuros, situado no início, meio ou final do processo integrativo, como um instrumento apto a deflagrar ou a articular o referido processo.

Não se pode olvidar, ao se fazer um exercício sobre o direito, como disciplina proposicional, as experiências concretizadas de integração, alcançadas, no mundo, pelas decisões políticas. (Exemplo: Europa Ocidental - CEE) e de se reportar à teoria da integração dos espaços econômicos, com vistas a prováveis futuras integrações políticas

Importa consignar que a integração é alcançada pelas de-

cisões políticas, que precedem o uso do direito, como instrumento. No caso, o Porto Seco já é fruto da decisão política, eis que já foi habilitado para o comércio internacional, pelos dois governos, ainda em maio de 1977, faltando adaptá-lo à realidade de um corredor de exportação, ampliá-lo e modernizá-lo, de acordo com o previsto no Plano de Emergência de Dionísio Cerqueira - 1979.

## **1.2 Estrutura sócio-econômico-política de Dionísio Cerqueira**

O Município de Dionísio Cerqueira situa-se no Extremo Oeste do Estado de Santa Catarina. Limita-se, ao Norte, com Barracão (PR), ao Oeste, com Bernardo Irigoyen (Argentina), ao Sul, com Guarujá do Sul e São José do Cedro, a Leste, com Palma Sola.

O Município de Dionísio Cerqueira tem uma área superficial de 409 km<sup>2</sup>, sendo que 2,01 km<sup>2</sup> pertencem à área urbana, apresentando uma população de 16.055, em 1975<sup>(1)</sup>, e, atualmente, em torno de 25.000 habitantes, distribuídos nas zonas rural e urbana. Registra o município uma densidade de 39,25 habitantes por km<sup>2</sup>. Sua altitude: 900 metros. Sua população é oscilante, por ser Município de Fronteira.

No contexto regional, o município em questão encontra-se situado na região fisiográfica do Planalto Ocidental, na zona geográfica do Rio Iguaçu. Pertence à Microrregião do Extremo Oeste Catarinense (AMEOSC), a representar um complexo de compartimentos espaciais, um no sentido longitudinal, ao longo do Rio Uruguai e outro, no sentido perpendicular a este, seguindo os vales dos di-

---

(1) PLANO DE EMERGÊNCIA DE DIONÍSIO CERQUEIRA: Convênio do Estado de Santa Catarina e Prefeitura Municipal de Dionísio Cerqueira, 1979, p. 18.

versos tributários, como o rio Irani, Chapecó, Pepiri-Guaçu, Jacutinga e outros de menor importância.

Está assentado sobre a região basáltica do Planalto Ocidental, cujos derrames são do período do cretáceo, pertencente à Série São Bento. Esses materiais estão intercalados com arenito, cujas características variam de área para área. Predomina, no município, o clima mesotérmico úmido, com verão quente, típico de áreas onde predominam a vegetação latifoliada e de mata mista. A cobertura vegetal natural era constituída pela presença da Mata Araucária que devido ao seu valor econômico foi quase que totalmente devastada. A erva-mate e a imbuia e outros tipos de árvores de lei têm seu 'habitat' neste tipo de mata e constituem, ainda, fonte de exploração econômica.

O município de Dionísio Cerqueira foi colonizado por levadas de imigrantes, oriundos do Rio Grande do Sul, de origem alemã, italiana, austríaca e luso-brasileira. Como decorrência da colonização, mantém-se o sistema agro-industrial dinâmico, fazendo da região o celeiro alimentar do Estado. O desenvolvimento regional teve novas perspectivas, a partir do porco vivo e do milho, passando às inovações simbióticas da cultura do feijão - soja e da avicultura (setor primário) e nas indústrias frigoríficas, de rações e de equipamentos agrícolas (setor secundário).

O Plano de Emergência de Dionísio Cerqueira (p. 22) refere que "somente a partir da década de 70, a Região foi realmente integrada ao Estado, mediante uma moderna rodovia, cujo quilômetro inicial se encontra no Extremo Oeste", ou seja, a BR-282.

Antes da implantação da rodovia mencionada, quem pretendia chegar à Florianópolis, seguia, obrigatoriamente, por dois

caminhos, fora do Estado: pelo Sul, por terras gaúchas, ou, pelo Norte, por terras paranaenses. Ainda persiste a busca de serviços especializados e de universidades relativamente aos Estados vizinhos, embora a procura tenha diminuído.

A inversão deste quadro ocorrerá com a conclusão da BR-282, que trará o oeste do Estado mais próximo à capital, o que resultará na integração da economia das regiões do litoral, do planalto e do oeste.

A região do grande Oeste Catarinense, em que se insere o município de Dionísio Cerqueira, é uma região dinâmica, principalmente em função do fenômeno ruralista, cujo crescimento demográfico ocorre, acentuadamente, em especial, nos centros urbanos.

Dionísio Cerqueira está ligado aos principais centros da região, mediante rodovias com fluxo intenso de ônibus, caminhões e veículos particulares. Importa situá-lo no contexto nacional e internacional.

Relativamente ao contexto nacional, há que se consignar que a posição geográfica de Dionísio Cerqueira pode ser dimensionada face à implantação do intercâmbio comercial e turístico entre o Brasil e os países do Cone Sul, a possibilitar um fluxo comercial significativo, devido as seguintes razões: ser uma passagem seca; pela integração com as malhas viárias dos países limítrofes; por viabilizar a instalação de indústrias de transformação e de equipamentos complementares de armazenagem.

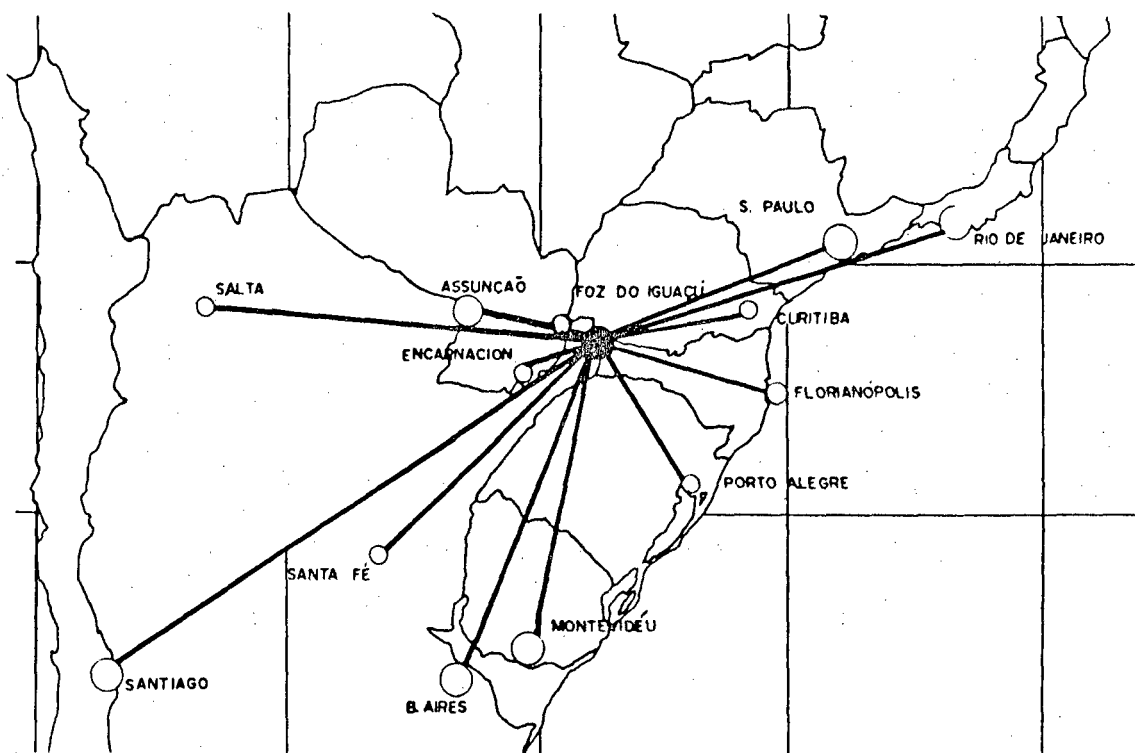
Sua importância estratégica é visualizada por sua posição geográfica, interligando-se a: São Miguel D'Oeste (BR-163) em direção ao Leste de Santa Catarina; Marmeleiro (BR-373) em direção ao Leste do Paraná; Medianeira (BR-163) em direção ao Nordeste do

Paraná; ao sistema viário argentino, através da Rodovia Provincial nº 17, a partir da cidade de Bernardo de Irigoyen, Província de Misiones.

Dionísio Cerqueira goza de posição efetivamente estratégica. O mapa 04 mostra a sua centralidade, em relação aos mercados consumidores e produtores dos países do Cone Sul.

#### MAPA 04

#### A LOCALIZAÇÃO CENTRALIZADA DE DIONÍSIO CERQUEIRA (SC)



FONTE: Plano de Emergência de Dionísio Cerqueira  
1979

É importante que se destaque não só a posição do Município de Dionísio Cerqueira, mas, também, as distâncias em relação aos principais centros econômicos brasileiros e estrangeiros. Dionísio Cerqueira dista de Curitiba (PR), 557 km; de Florianópolis





tina, oportunidade em que foi habilitada como porto internacional e denominado Porto Seco de Dionísio Cerqueira - Bernardo de Irigoyen. Foi criado com a finalidade de atender às necessidades do comércio bilateral entre os dois países.

Em 1977, foi firmado o Convênio 14/77, entre o Governo do Estado de Santa Catarina/SUDESUL/UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA, para a realização de estudos que, concluídos, resultaram no Plano Diretor de Emergência, elaborado em junho de 1979, aprovado, mas ainda não executado.

Em 1981, a CEBAC (Comissão Especial Brasileiro - Argentina de Coordenação) decidiu implantar serviços aduaneiros justapostos, naquele ponto de passagem, iniciativa até então inédita na América do Sul.

O Porto Seco de Dionísio Cerqueira oferece sensível redução de distâncias entre os diversos centros econômicos brasileiros e estrangeiros, em aproximadamente, 744 km, em território brasileiro. É o que revela o Plano de Emergência de Dionísio Cerqueira (1979, p. 28): "O fluxo do comércio brasileiro com a Argentina, que completa um percurso de 1.709 km em solo brasileiro, via São Paulo - Curitiba - Porto Alegre - Uruguaiana, poderá reduzir-se para 965 km, realizando o trajeto São Paulo - Curitiba - Dionísio Cerqueira".

De outro lado, a produção do Norte, Nordeste e Noroeste Argentinos, pela rota Salta - Santiago Del Estero, Resistencia, Corrientes, Posadas, Bernardo de Irigoyen e Dionísio Cerqueira ficará beneficiada com a redução do percurso em 450 km, ao invés de seguir seu percurso tradicional, via Paso de Los Libres - Uruguaiana.

O quadro apresenta, de modo simplificado, as vantagens, em termos de redução das distâncias entre os centros econômicos argentinos e brasileiros, através do Porto Seco de Dionísio Cerqueira.

#### QUADRO 07

##### REDUÇÃO DAS DISTÂNCIAS ENTRE OS CENTROS ARGENTINOS E BRASILEIROS VIA DIONÍSIO CERQUEIRA

ROTAS	QUILOMETRAGEM	REDUÇÃO DISTÂNCIAS VIA D. CERQUEIRA
SÃO PAULO - BUENOS AIRES	VIA D. CERQUEIRA 2.289 km VIA URUGUAIANA 2.595 km	306 km
SÃO PAULO - SALTA	VIA D. CERQUEIRA 2.427 km VIA URUGUAIANA 3.725 km	1.298 km
SÃO PAULO - CORDOBA	VIA D. CERQUEIRA 2.436 km VIA URUGUAIANA 2.742 km	306 km
SÃO PAULO - BUENOS AIRES	VIA D. CERQUEIRA 2.289 km VIA FOZ DO IGUAÇU 2.389 km	100 km
SÃO PAULO - SALTA	VIA D. CERQUEIRA 2.427 km VIA FOZ DO IGUAÇU 2.527 km	100 km
SÃO PAULO - CORDOBA	VIA D. CERQUEIRA 2.436 km VIA FOZ DO IGUAÇU 2.536 km	100 km

FONTE: Plano de Emergência de Dionísio Cerqueira (adaptado) 1979

Sem dúvida, além da diminuição das distâncias, a utilização do Porto Seco trará redução aos custos operacionais (hora/motorista, veículos, combustíveis, produto, etc...). Essa vantagem vem incentivando o interesse dos empresários, autoridades regionais e povos da América Latina, com vistas à integração latino-americana, em todos os setores e níveis, na aproximação dos povos.

De acordo com o Plano de Emergência de Dionísio Cerqueira (1979, p. 28-9)

*"A Região Sul será a grande beneficiada pela abertura do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, uma vez que o Noroeste do Rio Grande do Sul, através das BRs 282/158/163, terá grandes benefícios, com redução conside-*

*rável de distância e maior economia nos custos operacionais, além das ligações via BRs 163/282/153 para o eixo rodoviário gaúcho de Passo Fundo".*

Ademais, cabe frisar que a utilização do acesso a Dionísio Cerqueira - Bernardo de Irigoyen, via BRs 163/282/470/116/163, trará benefícios à Santa Catarina e, sobretudo, à região oeste do Estado.

A passagem seca internacional liga-se também à São Paulo, via BRs 163/282/470/116, com expressiva economia de tempo e de custos.

O vizinho Estado do Paraná já vem sentindo as vantagens de aproximação e uso da via seca, em especial, no setor de exportação de seus produtos laminados.

Vantagens estratégicas comuns aos Estados do Paraná e Santa Catarina fazem-se sentir com as cidades-gêmeas Dionísio Cerqueira (SC) e Barracão (PR), tanto pela peculiaridade de fazerem divisa interestadual, como, principalmente, por fazerem linha-limite com a fronteira internacional, com a cidade argentina de Bernardo de Irigoyen. É oportuno frisar que ambas constituem o único porto "habilitado" para embarques internacionais, entre Brasil e Argentina, cuja fronteira se apresenta demarcada por uma linha divisória seca.

A Revista Cacex (31/07/89, p. 17) retrata a realidade - economia de distâncias, via rota internacional de Bernardo Irigoyen, da seguinte forma:

*"A economia de distâncias é fragrante quando se segue de São Paulo, através de Dionísio Cerqueira, em lugar de Uruguaiana: São Paulo - Buenos Aires, menos 306 km; São Paulo - Salta, menos 1.298 km; São Paulo - Córdoba, menos 306 km. Comparados com a rota Foz do Iguaçu, esses mesmos trajetos sofrem redução de 100 km, quando realizados por Dionísio Cerqueira".*

A mesma fonte, acima referenciada, aponta o interesse argentino na utilização do Porto Seco, assim comentando:

*"Os atrativos da nova rota interessam também às autoridades argentinas, que pretendem escoar suas exportações através do Porto de Itajaí (SC), incentivados pelo menor trajeto rodoviário entre a Província de Misiones e esse porto. Atualmente, os produtos de Misiones são escoados pelo porto de Buenos Aires. Como os navios se dirigem principalmente para o Atlântico Norte, teriam sua viagem abreviada em cinco dias, tempo que levam de Buenos Aires para alcançarem, por mar, a altura do porto de Itajaí".*

A Câmara de Comércio Brasil-Argentina do Estado de Santa Catarina, com sede em Itajaí, está se dedicando à tarefa de viabilizar o Projeto, o mais rápido possível, em comum com as autoridades competentes e entidades de classe de ambos os países.

Como exemplo da confiança das cidades gêmeas, na consecução de tal objetivo, estão oferecendo incentivos como doação de terreno, infra-estrutura básica e isenção temporária de tributos, para empresas que demonstrem interesse em se instalar, em Dionísio Cerqueira ou Barracão, desde que pratiquem atividades industriais, prestação de serviços, armazenagem e transportes.

Dentre os Municípios do Oeste e Extremo Oeste Catarinenses, Chapecó é o que mais acredita na potencialidade exportacionista das empresas da região de sua abrangência física e na Câmara de Comércio Brasil-Argentina, organismo responsável pelo incremento das operações comerciais com a Argentina. Por ora, duas empresas chapecoenses mantêm relações comerciais com a Argentina: a Indústria de Madeiras Tozzo Ltda. e a SADIA Agropastoril Catarinense.

Para viabilizar o intercâmbio binacional, o Secretária da Indústria e Comércio de Chapecó (SC) - Edir Santo Damo - sugere,

como uma das medidas a serem tomadas:

*"uma exposição de caráter permanente e renovável, com amostras ou outro material adequado, de produtos de Santa Catarina e da Argentina, suscetível de intercâmbio mútuo, propaganda turística e cultural. A Prefeitura planeja ações destinadas ao aproveitamento de turistas que ingressam no Brasil pelo Porto Seco de Dionísio Cerqueira, buscando atraí-los para compras, negócios e hospedagem em Chapecó, mesmo aqueles que rumam para o litoral catarinense e outras regiões do País; Uma campanha promocional na zona de fronteira e a construção de portal turístico, são medidas em exame" (Diário Catarinense, 14/04/89, p. 25).*

As autoridades do Brasil e da Argentina vêm se concentrando na execução de ações conjuntas, com vistas à efetiva integração. Para tanto, firmaram, dentre outros, os seguintes documentos: Protocolo Regional Fronteiriço nº 23, de 29.11.1988, celebrado entre os Governos das duas Repúblicas, com o objetivo de manter permanentes vínculos de amizade e cooperação, na busca de um desenvolvimento integrado e equilibrado; Ata do III Encontro Binacional, realizado em Chapecó (SC), em 24.11.1989 e promovido pela Prefeitura de Chapecó, pela Câmara de Comércio Brasil - Argentina de Santa Catarina e Câmara do Comércio Exterior da Província de Misiones, para o incremento, intercâmbio e fortalecimento do comércio bilateral. Carta de Intenções de intercâmbio cultural e esportivo, de 24.11.1989, firmada em Chapecó, para o fortalecimento da identidade cultural regional, entre as Secretarias Municipais de Educação de Eldorado (Província de Misiones), Chapecó (SC) e Concórdia (SC); Protocolo de intenções de cooperação, complementação e desenvolvimento bilateral, de 24.11.89, assinado pela Câmara de Comércio Brasil-Argentina de Santa Catarina, pela Câmara de Comércio Exterior da Província de Misiones e pela representação do Secretário da Indústria, do Comércio e do Turismo do Estado de Santa Catarina; Acta de Bernardo de Irigoyen, de 27.02.1990, firmada pelos Municípios de Chapecó e Eldorado,

objetivando a capacitação de recursos humanos, em promoção sócio-cultural; Ata de Chapecó, de 23.03.1990, determinando o levantamento cultural dos Municípios do Oeste Catarinense e da Província de Misiones; Ata de Montecarlo, de 15.07.1990, sendo firmatários os Municípios de Montecarlo, Chapecó (SC), Concórdia (SC) e a FUNDESTE (Fundação de Ensino do Desenvolvimento do Oeste), de Chapecó, para a produção de vídeos sobre "Pueblos Fundados por Carlos Culmey".

Quanto à caracterização do Município de Dionísio Cerqueira, resta, ainda, situá-lo, historicamente, dentro do espaço do Extremo Oeste Catarinense.

Segundo o histórico do Município, as terras da região extremo oestina do Estado de Santa Catarina amoldam-se ao processo de ocupação recente. Ou como narra o Plano de Emergência de Dionísio Cerqueira:

*"As primeiras informações mantidas, por escrito, na história do Município, sobre exploração do Vale do Pepiri-Guaçu, têm origem nos idos de 1759/60, quando uma incursão composta por oficiais portugueses e espanhóis penetrou naquele vale" (Plano de Emergência de Dionísio Cerqueira, 1979, p. 44).*

De acordo com aquele Plano,

*"a povoação situada à margem esquerda do Rio Pepiri-Guaçu foi elevada à categoria de Vila a 04 de junho de 1903. A fundação deste povoado foi composta pelo Secretário do Quinto Distrito Militar, Capitão Domingos do Nascimento e a denominação de Dionísio Cerqueira foi uma homenagem ao General Dionísio Evangelista de Castro Cerqueira, que havia prestado serviços a esta região de fronteira" (idem).*

As migrações para o Extremo Oeste datam, com maior frequência, deste século, provindas do Estado do Rio Grande do Sul. Antes, era sentida a influência paulista na Região, a ponto de,

em 1853, ter sido instalada a Província do Paraná. Na ocasião, esta reivindicou a si todas as áreas que estavam sob o controle paulista, sendo este fato um dos motivos da Guerra do Contestado, só solucionado o impasse em 1916, pela definição dos limites entre os Estados da Região Sul.

Através da Lei Municipal nº 2, de Chapecó, foi criado o Distrito de Barracão, na localidade de Dionísio Cerqueira. Mas só em 31 de março de 1953 é que este Distrito se emancipou, sendo instalado a 14 de março de 1954.

### **1.3 Zona especial de uso aduaneiro**

A zona especial de uso aduaneiro é o espaço físico que comportará as novas instalações do Porto Seco, formadas por várias edificações e estabelecimentos, a serem construídas pelo DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem), segundo previsto no projeto "Plano de Emergência de Dionísio Cerqueira" (1979), junto à linha de fronteira.

Não haverá, consoante o Plano, passagem pelo Porto Seco, do pessoal que realiza o denominado "Comércio formiga". Esta modalidade de comércio fará uso de uma passagem exclusiva para pedestres.

O Projeto prevê a fixação do Porto Seco em local e dimensões que atendam às exigências legais, com ligação direta ao acesso do DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem).

O Plano prevê: a) uma Zona Especial Hoteleira - ZEHT, próxima ao porto e ao acesso do DNER e Terminal de Cargas, destinada à utilização de motéis, restaurantes, "camping" e outras ativida-



des de apoio aos motoristas de empresas de transportes, autônomos e ao pessoal de apoio aos serviços portuários; b) uma Zona Especial de Preservação - ZEPr, com cobertura vegetal.

Segue o mapa ilustrativo das futuras instalações do Porto Seco.

O Plano referendado, cuja execução ainda não foi deflagrado, utilizou-se do método comparativo, para o dimensionamento do Porto Seco, tomando, como norteamento básico, as passagens internacionais de Sant'Ana do Livramento e Uruguaiana, por estarem situadas em espaço geográfico similar.

O projeto conjunto - Prefeito Municipal de Dionísio Cerqueira e Governo do Estado de Santa Catarina - procurou evitar conflito de veículos de tráfego pesado e tráfego urbano, bem como a circulação de veículos pesados, automóveis, coletivos e pedestres, junto ao Terminal da Fronteira. Pelo Plano Diretor de Emergência, o Porto Seco compreende três setores: a atual passagem, a alfândega (a ser construída junto ao atual campo de futebol) e o terminal rodoviário alfandegário, a ser instalado próximo à Escola Agrícola.

Resta, agora, a efetiva implantação da estrutura prevista no Plano de Emergência de Dionísio Cerqueira (1979), cujas obras se transformarão em antigo e acalentado sonho regional e bilateral (Brasil/Argentina).

Segue o mapa 06 que retrata as "zonas de apoio" às futuras instalações do Porto Seco.



#### 1.4 Porto Seco: criação do Direito Interno Brasileiro

O Porto Seco de Dionísio Cerqueira é, no fundo, uma criação do direito interno brasileiro, eis que devem vir reguladas as relações econômicas brasileiro-argentinas e as relações decorrentes de sua possível expansão, como parte do corredor que, partindo do Noroeste da Argentina e do Paraguai, alcance o Atlântico, em São Francisco do Sul e Itajaí. Será, sem dúvida, uma criação do direito interno brasileiro, como porta de entrada e saída de tais relações internacionais, reveladora de ausência de restrições geográficas, de fronteiras físicas, de empecilhos alfandegários, juntando pessoas, espaços e economias, a merecerem legislação específica, adequada à realidade dos povos em reaproximação, da América Latina.

Essa criação jurídica do direito nacional deve contemplar, em sua tarefa legislativa, o poder econômico e político das regiões abrangidas pela passagem e relacionamento internacionais, as Soberanias das Nações afetadas pelo ente jurídico em fase de gestação (pondo entraves à ditadura e autoritarismo) e impedindo a formação de barreiras físicas, separatistas, comerciais, alfandegárias, de raça, credo, ideologia e outras que, ao natural, interceptam o caminho do entendimento, da paz, do comércio internacional e do congrassamento dos povos.

A nova legislação a ser elaborada, do lado brasileiro, deve vir alicerçada no espírito de integração latino-americano que vem sendo alimentado, mas refletir, graficamente, os anseios dos brasileiros em comunhão com os argentinos e habitantes de países vizinhos, interessados em um convívio harmonioso. Esse cuidado, porém, exige do direito brasileiro o respeito ao cidadão de

sua pátria, que clama pelo cumprimento dos princípios insitos no artigo 4º da atual Carta Magna, a independência nacional, a prevalência dos direitos humanos, a autodeterminação dos povos (inspirada na igualdade entre os Estados), a não intervenção e a igualdade entre os Estados. Estas são as regras que o Brasil precisa observar e insistir para que outras nações vizinhas e amigas observem, na busca incessante e incansável da defesa da paz, na solução pacífica dos conflitos, no repúdio ao terrorismo e ao racismo, por um lado e a afirmação do direito de asilo político, por outro, na luta por uma vida digna, com segurança, ao emprego digno, com remuneração justa a quem trabalha.

O texto constitucional referenciado exige que o legislador pátrio, ao produzir os novos instrumentos jurídicos de fronteiras (Protocolos, Atas, Acordos, Convênios, etc...) esteja atento, também, aos preceitos contidos no inciso 9º do dispositivo constitucional citado, mesmo tendo sido redigido sem maior visão pragmática "a colaboração entre os povos para o bem da humanidade", em que pese saber-se que é fácil dizer e difícil praticar.

Por fim, a Constituição Brasileira de 1988 consagrou a cooperação das nações latino-americanas, de destinos assemelhados, integradas ao Terceiro Mundo, cujo princípio constitucional constaria de todos os instrumentos bi-laterais de fronteiras.

O direito interno brasileiro contemplaria a situação do transporte terrestre, adaptando-o à realidade e necessidade de intercâmbio entre Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai e outros países e seria sensível às propostas estrangeiras sobre o tema, quando fossem firmados protocolos e outros mecanismos jurídicos de regulamentação do setor, a exemplo do já firmado Protocolo 14, de dezembro - 1986, pelos governos brasileiro e argentino, compo-

nente do Acordo de Integração e Cooperação, assinado entre os dois países.

Antes de ser elaborada a legislação nacional e internacional, que envolver interesses do povo brasileiro, há que se abrir espaço ao amplo debate popular. Para tanto, como exemplo, no caso do transporte, seria aconselhável ouvir, também, os técnicos representantes dos governos interessados na questão e as entidades de classe, sindicatos dos motoristas transportadores, empresas binacionais dedicadas ao transporte terrestre, empresas de seguro, funcionários da área aduaneira, DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem), funcionários da SCAI (Secretaria Geral de Assuntos Internacionais), representantes da CACEX (Carteira de Comércio Exterior), Receita Federal, integrantes do grupo de especialistas em transporte binacional do INTAL (Instituto de Integração para a América Latina), da Associação Brasileira de Transportes Internacionais (ABTI) e da ALADI (Associação Latino-Americana de Integração), entre outros organismos, que são direta ou indiretamente ligados à área referida.

Há necessidade de criação de grupos de estudos, convocados pelas autoridades dos países de fronteira, com vistas a uma análise conjunta do direito de cada país envolvido, para se chegar a uma legislação adequada aos tempos modernos, que satisfaça a todos os países integrados, nos moldes do realizado pelo advogado Hamilton Prisco Paraíso, sob o patrocínio da Fundação Odebrecht, conforme enfoca a Associação Brasileira de Transportes Internacionais (ago. 1987, p. 16):

*"O trabalho enfoca e destrincha toda a legislação argentina sobre sociedades comerciais, constituindo-se, por isso, de grande valor diante deste quadro de aproximação empresarial entre os dois países".*

As normas internacionais sobre o transporte terrestre (que é o meio usual na região do Porto Seco) devem respeitar os avanços já verificados, neste setor, no âmbito do Cone Sul, como a adoção de procedimentos comuns aos 07 (sete) países da região (Brasil, Bolívia, Argentina, Paraguai, Uruguai, Chile e Peru), que vêm incrementando o comércio intra-regional, agilizando o transporte e, em consequência, reduzindo os custos correspondentes.

Mister eleger algumas medidas já tomadas, com tal finalidade: 1) adoção da Apólice Única de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional (RCTR-VI), com relação a passageiros e a terceiros não transportados; 2) Manifesto Internacional de Cargas (MIC), no âmbito da reunião de Ministros de Transportes e obras públicas dos países do Cone Sul; 3) compatibilização do horário de trabalho das aduanas boliviana e brasileira (Brasil/Bolívia); 4) elaboração de documentos bilíngues e padronizados; 5) vigência indefinida das permissões complementares e modificação de frota e concessões de permissões provisórias via telex (Brasil-Chile); 6) convênio para o estabelecimento de um depósito franco no Porto do Rio Grande (Brasil / Paraguai); 7) habilitação de novos pontos de fronteira (Brasil / Uruguai); 8) memorando de entendimento para regular o transporte terrestre fronteiriço de passageiros (com a Venezuela).

Exemplo de desburocratização na área de cooperação econômica foi dado pela CACEX, dentro do espírito do Protocolo 14, relativo às modalidades praticadas no comércio internacional.

*"A Carteira de Comércio Exterior - CACEX - do Banco do Brasil S.A., tendo em vista o programa de Integração e Cooperação Econômica entre República Federativa do Brasil e a República Argentina (Protocolo 14), torna público que serão aceitas nas importações brasileiras da Argentina, quaisquer modalidades de 'INCOTERMS' praticadas no Comércio Internacional (FOB, FOT, C&F, etc...) (ABTI, 1988, p. 11).*

Medidas como a evidenciada favorecem a integração Brasil-Argentina e o fluxo de mercadorias.

Os conflitos que surgirem, a nível de fronteira, no Porto Seco de Dionísio Cerqueira, serão resolvidos pelas autoridades competentes dos países interessados na solução dos problemas, de acordo com o direito positivo regional (acordos, protocolos, atas e documentos bilaterais, inclusive os firmados pelos comitês de fronteiras).

Como critério para o deslinde das questões de fronteira, a proposta pretende consagrar, também, o princípio da consulta prévia entre os países signatários das normas existentes em comum.

Outro critério, a ser empregado, nos conflitos que eclodirem, a nível de Porto Seco de Dionísio Cerqueira, é o da revisão ou análise periódica dos acordos bilaterais e multilaterais, ajustando-os à realidade existente.

Como metodologia a ser utilizada, no plano internacional fronteiriço especificado, há que se ter presente na mente que o contexto jurídico abrange fenômenos de ordens diversas que, de acordo com Caubet (1985, p. 206-207), são: jurídicas (como resultado), diplomática (como processo), política e ideológica (como base a informar o conteúdo da fase diplomática). Em outras palavras, trata-se de insetir o direito dentro do conjunto de elementos que dão uma condição real de analisar a gênese das normas para avaliar, em seu justo valor, os resultados concretos que configuram, já que as regras jurídicas não são esclarecedoras per se: elas só adquirem um caráter próprio de regulação normativa, em função do meio social que as engendra. Daí ser fundamental a

análise das condições de elaboração do direito".

Por fim, serão aplicadas as normas tradicionais do Direito Internacional Público, como última alternativa jurídica aos impasses que poderão advir das futuras relações internacionais da fronteira, aqui localizada. E, ao interpretá-lo com vistas à aplicação de seus textos legais às situações conflitantes, é importante perquirir acerca do contexto político e social, que de acordo com Caubet (1985, p. 207), "... constitui a normalidade, para que não haja equívoco ou ilusão sobre o conteúdo das normas".

Apresenta-se a forma de solução dos problemas oriundos das relações internacionais da região do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, com a preocupação voltada ao desenvolvimento e à integração. Neste sentido, é que o jurista, situado no espaço físico correspondente, terá que atuar, conscientemente, como define Caubet (1985, p. 207):

*"O jurista do desenvolvimento (...) terá que ser, de alguma maneira jurista de alguma forma sociólogo, de algum modo economista e em todo caso internacionalista e comparativista. De certa forma, também terá que ser tecnólogo e historiador".*

Precisa-se ter sempre presente, no momento da aplicação das normas jurídicas, aos conflitos do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, que eles não são a fonte da cooperação, mas um liame entre a vontade política e os fatos, de acordo com a sugestão feita para disciplinar o uso de águas fluviais nas bacias do Prata e do Amazonas, de acordo com Caubet (1985, p. 255):

*"Os instrumentos jurídicos não são a matriz da cooperação, já que eles próprios dependem de um clima político que, se não for favorável, impedirá sua elaboração. Eles são, porém, um elo entre a vontade política e os fatos concretos. Nesse sentido, eles organizam a vida real em todos os seus aspectos..."*



São estes os critérios eleitos na proposta, com base nos quais serão disciplinadas as relações internacionais e decididos os conflitos que poderão surgir, na área de abrangência do Porto Seco de Dionísio Cerqueira.

### 1.5 O exemplo dos transportes e o modelo de acordo comercial

A eliminação de documentos exigidos quando do transporte de cargas é um exemplo de medidas práticas e úteis a serem baixadas, no setor em apreço.

*"A principal inovação foi a instituição do Manifesto Internacional de Carga (MIC), uma espécie de carnê de livre trânsito, que elimina uma série de documentos anteriormente necessários ao motorista e ao veículo transportador. O documento confere maior flexibilidade às transportadoras, permitindo que um caminhão da frota brasileira possa, por exemplo, entregar uma carga na Argentina e de lá transportar outra para um terceiro país do Cone Sul" (Comércio Exterior, 1988, p. 29).*

A mesma atenção que vem sendo dada ao transporte internacional merece ser emprestada aos demais setores ligados ao novo sistema de cooperação internacional, dos países do Cone Sul.

A atenção inicial e intensa ao setor de transportes é justificada porque ele representa o embrião da formação do Mercado Comum Latino Americano. Sente-se a necessidade de derrubada dos ainda existentes - entraves burocráticos - para que se possa atingir o desenvolvimento comercial e a necessidade de agilização dos serviços aduaneiros. Ao final, tudo resultaria em barateamento dos custos e das mercadorias transportadas, a bem do consumidor.

Sugere-se a criação, a nível de Cone Sul, de uma Instituição Internacional, com as características do GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) - em vigor desde 1º/11/1948, mas dotada das características regionais. Assim teriam os países da

América do Sul - Cone Sul, uma estrutura jurídico-institucional adequada às suas relações internacionais. Tal estrutura seria composta de: Partes Contratantes; Conselho de representantes e comitês; Grupos de trabalho especiais e Secretaria executiva.

O organismo a ser criado, a nível de América Latina - Cone Sul, seguiria a estrutura do GATT, a nível de finalidade e função, ou seja:

*"regular e promover o livre comércio entre as nações... estabelecendo procedimentos multilaterais de negociação, mecanismos de conciliação e procedimentos para solução de disputas... dupla função de foro de negociações de conflitos comerciais e de regulação do próprio comércio..." (Revista CACEX, 23 jan. 1989, p. 12).*

Sugere-se aos responsáveis pela criação do novo ente jurídico sul-americano que contemplem, no texto, o caráter peculiar existente no Acordo Geral do GATT, segundo o qual "as Partes Contratantes optam pela interpretação que a própria organização fornece à situação litigiosa, antes da interpretação de caráter arbitral ou judicial" (Revista CACEX, Rio, 23.01.1989, Ano 24, nº 1089, p. 15). Esta característica é atribuída às diferentes estruturas jurídicas dos respectivos países participantes do Acordo.

Para início de funcionamento, poderia a nova Entidade implantar o atual procedimento do Acordo Geral: 1) notificação; 2) consultas e conciliação; 3) formação de papéis e grupos de trabalho; 4) recomendações; 5) implementação.

Em se implantando a nova Entidade, será ela, ao natural, o foro de disputas regionais entre as partes signatárias, com a solução dos seguintes problemas: imposição ilegal de subsídios; restrições às importações; imposição de cotas sobre bens comer-

cializáveis, entre outros.

O Acordo Geral a ser elaborado, a nível de América Latina, poderia possuir um caráter peculiar, no estilo do GATT:

*"... as partes contratantes optam pela interpretação que a própria organização fornece à situação litigiosa, antes da interpretação de caráter arbitral ou judicial" (Revista CACEX, Rio, 23.01.1989, ano 24, nº 1089, p. 15).*

Poderiam as legislações em vigor, do Brasil e Argentina, por exemplo, sofrer modificações profundas, no sentido de se coadunarem à idéia e ações de cooperação mútua e integração perseguida. Precisa a integração latino-americana deixar, efetivamente, o âmbito da retórica política.

Atualmente, pouco expressiva é a utilização do Porto Seco, não passando de espaço obrigatório diário do homem argentino e brasileiro (de Bernardo Irigoyen e de Dionísio Cerqueira) na área de consumo de gêneros alimentícios de primeira necessidade, cujas compras oscilam de acordo com o melhor preço das prateleiras, ora do lado argentino, ora do lado brasileiro. Por ele circulam, ainda, turistas brasileiros, argentinos e paraguaios, de diferentes regiões, veículos, em sua grande maioria, de passeio, sendo fraca, no momento, o movimento de exportação, pela passagem seca, devido aos entraves burocráticos bilaterais, em que pesem os muitos acordos regionais e nacionais já firmados pelas autoridades interessadas.

Como exemplo, do lado brasileiro do Porto Seco, tem-se a manifestação da auxiliar de alfândega entrevistada - Angela<sup>(1)</sup> - quando da primeira visita do mestrando ao mesmo (30.07.88), assim

---

(1) Entrevista com a auxiliar de Alfândega do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, de 30/07/1988. Foi autorizada a divulgação.

sintetizada: a) até hoje, com raras exceções do passado, só transitam pelo Porto Seco pedestres e veículos de passeio e/ou serviço público. É proibida a passagem de veículos de carga (salvo Convênio ou Autorização, vez a vez, entre os países, embora tenha a passagem internacional sido oficializada em 1977; b) indagada do porquê da cobrança de taxas, pelos argentinos, aos veículos que cruzam o Porto Seco, respondeu que eles alegam que o governo não paga os alfandegários (não são funcionários do governo); c) existência de uma tabela de cotas que permite e controla a importação de gêneros alimentícios e outros artigos do comércio e indústria argentinos, para o Brasil, sendo exemplo, a farinha de trigo (máximo permitido ao consumo, per capita, 25 kg); batata inglesa (máximo per capita, 10 kg); sabão em barra (máximo, per capita, 10 unidades); d) a funcionária entrevistada só era conhecedora da passagem de máquinas agrícolas argentinas para o Brasil, no período de março-abril de 1988 e, ainda, para figurarem em Exposição Agro-Industrial, no Extremo Oeste Catarinense, visando eventuais transações comerciais futuras; e) existência de um convênio binacional (Brasil e Argentina) para fiscalização de mercadorias de procedência paraguaia-argentina, de escoamento pelo Porto Seco; f) alfândega argentina muito burocrática e morosa na solução dos problemas de trânsito de veículos.

Pelo levantamento feito in loco, na data apontada, foram apurados, ainda, os seguintes dados de funcionamento do porto em questão, pelo lado fronteiriço brasileiro: 1) existência de um edifício destinado à Alfândega, construído e sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes, edificado próximo à divisa seca; 2) placa indicativa, com os seguintes dizeres: DNER - Porto Rodoviário de Fronteira - Controle do Transporte Rodoviário - CON-

TRIF - Dionísio Cerqueira - SC - 06.11.1980; 3) em funcionamento de um setor de exportação, outro da Receita Federal - Alfândega e o escritório do DNER. O primeiro, só mantém expediente em dias úteis; 4) o prédio da Aduana dispõe de duas passagens: pedestres e veículos, sem cobrança de quaisquer espécies de taxas; 5) a estrutura física atual das instalações do posto é inadequada ao atendimento da futura demanda; 6) o atual sistema viário urbano é satisfatório para atender à demanda atual e muito precário para atender às exigências futuras do pesado tráfego internacional, resultante da implantação do novo Porto Seco; 7) ausência de aeroporto no município; 8) a área do porto exhibe uma topografia bastante acidentada, o que permitirá a elaboração e execução de projetos arquitetônicos mais avançados e com índices de ocupação mais reduzidos, beneficiando o uso racional da área, com projetos de fundo paisagístico, corrigindo, em consequência, os efeitos da atual ocupação espontânea, que comprometeu a cobertura vegetal, quase que inexistente no perímetro urbano.

O incentivo ao turismo binacional poderá fluir dos textos legais e os funcionários eventuais dos dois lados fronteiriços poderão retratar, em suas ações, o espírito integrativo almejado pelos dois povos vizinhos.

Em suma, o direito interno brasileiro respeitaria o direito do outro.

#### **1.6 O lado argentino do Porto Seco**

O município argentino Bernardo de Irigoyen pertence à Província de Misiones, cuja capital é Posadas. Tem o mesmo uma população aproximada de 10.000 habitantes (zonas urbana e rural),

sendo 8.000 habitantes no interior e 2.000 na cidade, enquanto que, pelo 'Censo nacional de población' de 1980, possuía tão somente 2.077 habitantes.

A sede de Bernardo de Irigoyen, na divisão com Dionísio Cerqueira, apresenta duas edificações, correspondentes à Administración Nacional de Aduanas (A.N.A.), onde funciona também a Dirección Nacional de Migrantes, del Ministerio del Interior) e a Gendarmeria Nacional. Anexo àqueles funciona o Setor de Autorizações para permanência de estrangeiro na Argentina, por determinado período, com confecção de passaportes.

Presentemente, para quem ingressa em solo argentino, pelo Porto Seco, somente são cobradas "tarifas", dos motoristas, em feriados ou finais de semana. Todavia, das 20 hs às 5 hs de sextas-feiras, sábados, domingos e feriados, é gratuita a passagem para a Argentina, devido aos dois cassinos existentes em Bernardo de Irigoyen, talvez como forma de prestigiá-los, sob pressão. Mas, este quadro revela que ainda não há um controle alfandegário na região de fronteira, que não há critérios por parte dos funcionários da alfândega argentina. Constatou-se, in loco, em 30.7.88, que a Aduana Argentina é muito burocrática.

O Ministério do Interior cobrava uma taxa de 3,25 australes por veículo e a Aduana uma "retribución por habitación", de 16,20 australes.

Foram entrevistados os chefes dos três setores especificados, de cujas entrevistas se extraiu: 1) não haver uma autoridade alfandegária permanente na fronteira (o responsável reside em Puerto Guaçu), dificultando a solução dos problemas surgidos, eis que, em casos complexos, os veículos ficam retidos por diver-

sas horas e até mais de um dia, no aguardo da chegada da Autoridade competente; 2) a Gendarmeria Nacional é encarregada da "Seguridad de Frontera" e pertence ao Escuadrón Doze de Frontera, com sede em Bernardo de Irigoyen; 3) a existência de Vilas e Cidades próximas à fronteira: Dos Hermanos (10 km), San Pedro (80 km), Eldorado (120 km), Monte Carlo, Porto Rico, Posadas (390 km), Puerto Esperanza (164 km), Puerto Guazu (220 km), Foz do Iguaçu, via BR 12 - Nacional (220 km) e Encarnación (cidade Paraguaia); 4) a única exportação de conhecimento dos funcionários da fronteira argentina ocorreu nos anos de 1978-1979, relativa ao gado de Corrientes, Santa Fé e Misiones, com destino ao Brasil (mediante Convênio firmado entre Brasil e Argentina); 5) número de transeuntes - dia, pelo Porto Seco: de 700 a 1.000; 6) falta absoluta de mapas, prospectos, material informativo turísticos, aos visitantes; 7) sede administrativa: Intendencia de la Municipalidad Justicialista de Bernardo de Irigoyen, sendo Intendente (prefeito) Edgardo Nemesio; 8) a segurança da fronteira é feita pela Gendarmería, que controla o número de pessoas em viagem, com conferência e anotação dos dados dos documentos pessoais dos turistas, cujo atendimento e nível de informações prestados deixam muito a desejar; 9) os funcionários das repartições fronteiriças argentinas revelam, aparentemente, distância e despreocupação com a abertura de fronteiras, pelos países irmãos (Brasil / Argentina); 10) existência de razoável malha viária asfáltica, como as BR 12, para Foz do Iguaçu e BR 17 (Rodovia Provincial); 11) o único prospecto informativo posto à disposição dos turistas, em solo argentino, é o "Informativo de la Administración de Aduanas (A.N.A.)", que apresenta o rol de mercadorias possíveis de aquisição por estrangeiros e indica objetos de venda proibida a estrangeiros e outras advertências; 12) recibos usuais relativos ao pagamento das

tarifas de passagem pela Administração Argentina de fronteira, em número de quatro; 13) rigorismo no cumprimento do horário de passagem pelo Porto Seco (ingresso-saída-retorno), pelos funcionários em atividade nas dependências do Governo Argentino. Como exemplo desta realidade, tem-se que se o turista ou nacional não regressar até às 19 horas, ao setor de fiscalização, deverá aguardar até as 21 horas (nova oportunidade de passagem). Se pernoitar do lado argentino, ao retornar ao Brasil, deverá contribuir com novas taxas aos cofres argentinos; 14) a preocupação dos funcionários em cobrar as taxas denominadas "retribución por habitación fuera del horario establecido" e "tarifa reducida", gera obstáculo à integração latino-americana; 15) com a abertura do Puerto Guaçu, aumentou o movimento e o interesse pelos usuários daquele porto, relativamente ao Porto Seco.

Todavia, os setores alfandegários dos dois lados estão na expectativa de um efetivo apoio de seus respectivos governos, no incremento da exportação, importação e nas ações concretas em termos de eliminação dos entraves burocráticos de que se ressentem. Situação decorrente desta realidade portuária é a preferência de Nilo Vendramin residente em Dionísio Cerqueira e proprietário da empresa Palma Sala Transportes, pelo Porto de Iguazu; 16) cada unidade administrativa brasileira e argentina impõe, no momento, unilateralmente, certas normas de passagem, em seus limites, sobre a divisa seca.

Circulando pela sede de Bernardo de Irigoyen, observa-se tratar-se de uma cidade de poucas ruas pavimentadas, com deficiente saneamento básico e com poucas fontes geradoras de emprego. Destacam-se alguns estabelecimentos comerciais, freqüentados pelos turistas, cujos estoques são bons, variados, e as mercadorias



de preço acessível; o Paço de Municipalidade de Bernardo de Irigoyen, que exhibe, em sua fachada, a seguinte expressão: "BERNARDO DE IRIGOYEN - PUERTO SECO UNA NECESIDAD - DONDE COMIENZA LA PATRIA". Suas instalações são modestas, reflexo das condições econômico-financeiras de seus habitantes; localização das casas comerciais: proximidades da Aduana e na principal rua, em continuidade ao acesso ao Porto Seco; Automovil Clube Argentino, situado à saída da cidade, no sentido Dos Hermanos, único empreendimento da sede do município com infra-estrutura hoteleira, restaurante, choparia, posto de gasolina, posto de informações turísticas, a nível de três estrelas; hospital mantido pela República Argentina.

Bernardo de Irigoyen apresenta a zona urbana e zona rural. A última também aparentemente pobre, parecendo carecer de apoio governamental, talvez por situar-se longe da Administração Central.

Já a população urbana de Dionísio Cerqueira apresenta menor índice de pobreza, comparativamente à população urbana de Bernardo de Irigoyen. Contudo, o quadro vem se agravando, visivelmente.

Situado está o município na Província de Misiones, cuja capital é Posadas. Quanto à Misiones, importa apresentar suas principais características, de acordo com o Informativo Turístico, do Automovil Clube Argentino, de 1987. Ele mostra todas as possibilidades de interesse turístico, oferecendo um esplêndido conjunto paisagístico, de subjugante beleza, de selva e terra vermelha, de rios caudalosos e de cataratas imponentes. As primeiras manifestações de trabalho fecundo e civilizador remontam ao começo do Século XVII, quando os Missionários da Companhia de Jesus

levantaram numerosas reduções para evangelizar os índios guaranis. Suas históricas ruínas ainda perduram e, de todas elas, se destacam as de San Ignacio Miní, cujos detalhes concitam o assombro do visitante.

Ao percorrer os caminhos de Misiones, o turista se depara com cenários naturais, que se amalgamam com o que a obra humana soube forjar: extensas plantações, que substituem recentes selvas.

Sua capital - Posadas - ostenta excelente hotelaria e oferece variados atrativos aos turistas. Está situada sobre as barrancas do rio Paraná. Sua origem se prende a uma redução de efêmera existência, de 20 de março de 1615, segundo alguns historiadores e, segundo outros, a fundação oficial dataria de 8 de novembro de 1870. Seu atual nome lembra Don Gervasio de Posadas, primeiro Chefe Supremo das Províncias Unidas do Rio do Prata. Denota expressivo potencial econômico, figurando dentre as mais importantes cidades do país.

É uma cidade portuária, cujo porto é o principal distribuidor das riquezas da terra missioneira: erva-mate, chá, frutas. Dele partem navios, lanchas e balsas, que se destinam à Encarnación, no Paraguai. Brinda o turista com cinco museus, catedral, balneário municipal, anfiteatro municipal, mercado de artesanato, cassino provincial e jardim botânico.

Ao Extremo Norte da Província de Misiones, situa-se o Parque nacional do Iguazu. Ao Extremo Norte, pratica-se a pesca do dourado, nos rios que cercam Misiones: Paraná, Uruguai e Iguazu.

A Agricultura está sustentada no plantio da erva-mate, chá, tunga e mandioca. Referidos produtos são industrializados

através de secadoras de erva-mate, denominadas "canchadoras", de tipificadoras e empacodadeiras de chá e fábricas de azeite de tunga. Destacam-se, também, o cultivo de tabacos, cítricos e espécies de essências, as últimas usadas no fabrico de perfumes, goseimas e na indústria farmacêutica. A madeira é, também, relevante à economia argentina missioneira, donde são extraídos laminados e terciados (Misiones é o principal centro produtor) e celulose.

O reflorestamento é tarefa permanente em toda a Província, constituindo-se em motivo de especial interesse para o visitante.

Dentre os centros de atração, aparecem as ruínas jesuíticas de San Ignacio Miní, Santa María la Mayor, La Candelaria, San Javier y Santa Ana e Loreto, bem como o Parque Nacional Iguazu, as Cataratas del Iguazu, o Gran Salto Del Mocona.

São, ainda, centros turísticos: Apóstoles, Eldorado, Montecarlo, Oberá, Puerto Rico e Leandro N., dentre outros que surpreendem os turistas, com sua vida ágil e progressista.

Finalmente, como meio turístico de integração de Santa Catarina à Argentina, especificamente à Província de Posadas, via Porto Seco de Dionísio Cerqueira, é a linha de ônibus da Empresa Reunidas S.A., que faz o percurso Florianópolis - Posadas, iniciada, em 1990.

### **1.7 Porto Seco: proximidade paraguaia**

O "mapa mundi" retrata a proximidade do Brasil e da Argentina, com o Paraguai, constituindo-se os três países limítro-

fes em uma comunidade internacional.

Há, efetivamente, interesses comuns nesta aproximação, tanto por razões geográficas, turísticas, de origem, como por razões econômicas e políticas, situados que estão os três países, em solo latino-americano, ligados, ainda, seus povos, por costumes, tradições, alimentação e comunicação, decorrente esta de facilidade de compreensão dos idiomas falados.

A proximidade física das três nações, todavia, é o que mais importa, no primeiro momento, como estratégia de integração pluri-nacional. Interessa, mesmo ao Brasil, como à Argentina, maior aproximação político-econômica com o Paraguai e deles, relativamente ao Cone Sul.

Todos buscam a integração de suas economias, a nível local, regional e global (mundial). Fazem, os três países, decididamente, parte integrante do mundo em reaproximação, na busca da paz permanente, como meta de todos os povos, interessados em uma vida digna, com boa qualidade de vida, na luta pela preservação dos direitos humanos.

Para ilustrar e demonstrar, concretamente, a proximidade do Brasil e Argentina ao Paraguai, há que se reportar ao gráfico 01 do Plano de Emergência embutido nesta dissertação, onde se verifica a localização de Encarnación e Assunção, em posição estratégica relativamente ao Porto Seco de Dionísio Cerqueira, por onde podem atingir, como rota mais prática e econômica, outros centros econômicos como Florianópolis, Porto Alegre, Buenos Aires, Montevideo, Rio de Janeiro, São Paulo e Santiago, entre outros.

A proximidade entre o Brasil, o Paraguai e a Argentina, recomenda ações conjuntas e integradas, para a solução de seus

tradicionais problemas, de comunidades terceiro-mundistas, visando a formação de uma Comunidade Econômica Latino Americana, para, então, sair da submissão financeira em que, tradicionalmente, vivem, deixando a condição de eternos devedores do FMI (Fundo Monetário Internacional) e de outras Instituições Bancárias Internacionais.

Mais sentido faz tal proximidade se for considerada a aproximação existente entre o Brasil e a Argentina com o Uruguai. Enfim, trata-se, em última análise, de uma integração continental, de uma integração dos países sul-americanos. A respeito, em concreto, já foi, inclusive, firmada a ata de instalação dos comitês de Fronteira Chuí-Chuy, Jaraguão - Rio Branco e Livramento - Rivera, "com o objetivo de impulsionar o desenvolvimento sócio-econômico da região lindeira, promover a coordenação dos órgãos encarregados dos temas da área e facilitar a circulação de pessoas, mercadorias e veículos" (Correio Rio-grandense, 28.02.90, p. 6).

Deve ser alargada a integração regional, compreendendo, inclusive, em seu contexto, o Chile, com intensificação do intercâmbio do Cone Sul. É o que ficou assentado nos pronunciamentos feitos pelos participantes do Seminário "Comunicação - Anos 90 - Integração do Cone Sul", promovido pela Secretaria Especial de Comunicação Social, com a participação de representantes do Chile, Uruguai, Argentina e Paraguai, que teve como local a Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul. Nele, ficou decidido que seria constituída uma comissão multinacional entre os países envolvidos.

Pregou-se, no evento, a integração, nos seguintes setores: nas escolas ("utilizando jornais nas salas de aula, como

apoio à formação de uma consciência de integração e à criação de uma agência de notícias, a ser formada por jornal e rádio regionais" - segundo José Antonio Vieira da Cunha - Secretário de Comunicação Social do Governo do RS, in Correio Riograndense, 27.06.90, p. 8); economia, cujo intercâmbio deve ser intensificado entre os países latino-americanos, eis que ele é quem vai determinar o grau de integração e que poderá impulsionar os avanços, não apenas na área de comunicação, mas nas políticas sociais e culturais.

Os jornalistas presentes no referido seminário foram unânimes em apontar a dívida externa e a má distribuição de renda, como fatores determinantes da debilidade econômica do continente.

A título de amostra, da importância da participação paraguaia na tarefa integrativa sul-americana é o pronunciamento do ex-governador de Santa Catarina - Pedro Ivo Campos, em Uruguaiana (RS) em data de 22.08.89, quando afirmou "que Santa Catarina quer a integração de toda a região sul do continente para o desenvolvimento de programas conjuntos, nas áreas de cultura, segurança, esporte e tecnologia, especialmente entre as cidades limítrofes" (Diário Catarinense, 23.08.89, p. 23).

No mesmo diapasão, foi a tônica dos discursos dos Presidentes Sarney, Menem e Sanguinetti, em Uruguaiana (RS), na mesma oportunidade, assim resumidos pelo Caderno de Economia do Diário Catarinense, de 23.08.89, p. 23: "Os presidentes do Brasil, Argentina e Uruguai garantiram ontem, ao se encontrarem em Uruguaiana, que o processo de integração econômica da América Latina não vai parar até a formação de um verdadeiro mercado comum no continente, a exemplo do que acontece com a Europa".

É tão sentida a proximidade paraguaia, da parte do Brasil e da Argentina que já se formou um Conselho Tripartite, envolvendo os três países vizinhos, na busca da solução dos problemas comuns do setor do turismo. É o que aponta a assessoria de Imprensa da Prefeitura da Foz do Iguaçu: "Conselho Tripartite será solução nas Três Fronteiras?": "Existe, hoje, nos três países fronteiriços - Brasil, Paraguai e Argentina - uma série de problemas, envolvendo cobrança de taxas e fiscalizações aduaneiras, que precisa, com uma certa urgência, ser bem resolvidos; porém, as leis próprias de cada país dificultam estas soluções" (Gazeta do Povo, Curitiba, 21 de julho, 1989, p. 22).

Com o objetivo de viabilizar as possíveis soluções, foi criado, no princípio de junho de 1989, o Conselho Tripartite de Turismo, que já realizou sua quarta reunião de trabalho na segunda quinzena de julho de 1989, com vistas à eleição de sua primeira diretoria.

Como sugestões aprovadas no encontro os integrantes do "trade" turístico dos três países participantes, constam: diretoria a ser formada pelos Secretários de Turismo, representantes dos Agentes de viagens, representantes do Sindicato de hotéis e guias de turismo, representantes consulares dos três países.

Conclui-se, no evento, que o objetivo perseguido pelo Conselho Tripartite é conseguir formar uma cúpula diretora coerente, capaz de unificar os esforços e a forma de ação junto às autoridades dos países componentes da agremiação, em busca de soluções para os atuais problemas, comuns aos mesmos. Tal conjugação de esforços deverá trazer, como retorno direto, a criação, na fronteira Brasil - Paraguai - Argentina, o mais importante corredor turístico da América do Sul.

A eleição de uma diretoria provisória, formada pelos secretários de turismo das cidades fronteiriças, ficou assegurada ação conjunta dos mesmos junto às autoridades competentes de cada país, para solução imediata dos problemas que afetam o turismo na região das três fronteiras.

Como constatação prática da existência de interesses comuns entre Paraguai, Argentina e Brasil, é o turismo relativo aos locais das reduções jesuíticas, que se situam em solo argentino e paraguaio. Esta afinidade histórica é partilhada também pelo Brasil, igualmente herdeiro da ação dos Jesuítas, da colonização portuguesa e da influência espanhola.

Para os espanhóis, as missões, embora tivessem sido úteis para impedir o avanço dos portugueses, também representavam perigo: como confiar num 'bando' de índios armados, dirigidos por jesuítas?

Independentemente do que achavam os colonizadores, uma visita ao que restou do local pode ser um bom programa. São 30 reduções - pequenas comunidades teocráticas - em ruínas espalhadas pelo Sul do Brasil, Nordeste da Argentina e Sudeste do Paraguai.

Relata Helio Shwartsman que integração já vem se operando entre a Argentina e o Paraguai, através da solução de seus problemas comuns, como a construção da ponte ligando Posadas a Encarnación, obra do Governo Argentino: "A Argentina teve que construir a ponte como parte do pagamento de reparações ao Paraguai, pela construção da hidrelétrica de Yaciretá, em Guarani, represa que deverá inundar boa parte das terras férteis do Sul do Paraguai - a título de compensação, a Argentina construirá também algumas estradas no Paraguai" (Shwartsman, 18/8/1988, p. G-10).



## MAPA 07

APROXIMAÇÃO GEOGRÁFICA ENTRE OS PAÍSES SUL-AMERICANOS E OS  
ESTADOS DA REGIÃO SUL DO BRASIL



FONTE: Plano de Emergência de Dionísio Cerqueira (adaptado)  
1979

Já antes de assumir o Governo da República Argentina, estando já eleito como seu Presidente, Carlos Menem, falou, via chanceler designado - Domingo Cavallo - "que o futuro governo peronista aprofundará a integração econômica com o Brasil, o Uruguai e o Chile e melhores relações com o resto do mundo, para facilitar a integração econômica da Argentina com a economia mundial, a obtenção de capitais e a simplificação dos problemas muito graves que atormentam a população argentina" (Integração do Cone Sul - Diário Catarinense, p. 25, 26.06.89).

Prosseguiu o chanceler afirmando "que dirigia críticas ao Presidente Raul Alfonsín, que se preocupou em falar em foros internacionais sobre temas que estão muito distantes dos problemas

cotidianos do país, mas assegurou que a Argentina continuará a fazer parte do Grupo dos 8, porque houve uma evolução em direção a uma maior eficiência como mecanismo de intercâmbio" (Diário Catarinense, p. 25, 26.06.89).

A idéia de efetiva integração de toda a América Latina ficou consolidada em Punta del Este, pelo que se pode detectar da fala do ex-presidente José Sarney, no dia 29.10.1988, ao final do Encontro dos Oito: "o processo de integração da América avançou de Acapulco a Punta Del Este... a integração não é uma bandeira política, mas uma necessidade que a região entre na economia dos conjuntos e se modernize" (Grupo dos Oito enfatiza integração latina: Ilimar Franco - Enviado Especial - Diário Catarinense, 30.10.88, p. 20).

Do texto jornalístico, extrai-se, ainda, o reconhecimento da "patologia do atraso", em que vive a América Latina, conclusão a que chegaram os participantes do Encontro do Grupo dos Oito.

Da entrevista concedida pelo ex-presidente José Sarney, ao jornalista Ilimar Franco (Diário Catarinense, 28/11/88, p. 12), colhe-se que a Argentina tinha uma renda 'per capita' maior que a Itália, na década de 30 e que, nos anos 50, a renda 'per capita' do Brasil era igual à do Japão e que nenhum país do Continente tinha renda menor que qualquer país asiático.

O Paraguai não foge a este quadro econômico vigente, razão da necessidade de sua inserção nas metas de integração Brasil Argentina e destes com toda a América Latina e Cone Sul.

A Comunidade Econômica Européia, na prática, vem procurando fortalecer-se pelo princípio da livre iniciativa, com a formação do Mercado Comum Europeu, agregando Espanha, Portugal e

Grécia. O mesmo vem ocorrendo com as economias norte-americanas e canadense, no Mercado da América do Norte e com o Mercado Asiático, todos a fazerem sentir seu peso econômico, a partir de 1992. Daí as economias exportadoras como o Brasil e a Argentina passarem a se preocupar, desde já, com os graves problemas de concorrência, mormente da Ásia, frente ao afastamento dos grandes clientes do Norte da Europa e da América do Norte. Esta situação de opções pelo abastecimento inter-regional, sob os estímulos das políticas protecionistas, preocupa, inclusive, o Paraguai e obriga a implementação do Mercado Comum Latino-Americano e seu efetivo funcionamento, por tratar-se de uma questão de sobrevivência para as economias dos países que o compõem.

Faz sentido, sim, e muito, a participação paraguaia no projeto integrativo Brasil - Argentina. Prova disso é seu ingresso, como Membro, do MERCOSUL, que, a partir de 1º.01.1995 prevê integrar Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, podendo, até aquela data, acolher outras nações latino-americanas.

Sobre a importância do MERCOSUL (Mercado Comum do Cone Sul) afirmou Rezek - Ministro de Relações Exteriores - em entrevista publicada pelo Diário Catarinense: "... o significado da iniciativa não é o de apenas eliminar impostos alfandegários nas transações entre os países - membros, mas de coordenar sistemas de produção de bens, com o objetivo de eliminar redundâncias e carências para direcionar-se em aprimorar a vida do comum dos cidadãos, através de preços competitivos: quem produzir com qualidade e a custos menores, tenderá à hegemonia de mercado" (Diário Catarinense, 04.06.91, p. 4).

O MERCOSUL é uma nova proposta de integração, um exemplo possível de se fazê-lo, um novo documento que vem fazendo um de-

safio aos produtores industriais e rurais dos quatro países nele envolvidos: o de procurar a excelência de produção e de competição.

De outra banda, a busca da excelência na produção e na competição, no Mercado Regional, trará o desenvolvimento do Cone Sul e possibilitará a guia de ingresso na tendência mundial de integração econômica.

O esforço de criação do MERCOSUL já vem gerando efeitos práticos na agricultura, a nível dos Ministérios da Agricultura do Brasil, Argentina, Uruguai, Chile e Paraguai, alcançados com a reunião de secretários gerais dos Ministérios de Agricultura dos respectivos países, que ocorreu em Assunção. Nela, foram estabelecidos mecanismos que permitem uma maior participação conjunta no mercado externo de produtos agropecuários, neles incluindo a articulação de posições comuns nos fóruns internacionais de negociação comercial.

Referida reunião, de dois dias, de 19 e 20.09.88, visou, em síntese, discutir a proposta dos países do Cone Sul, relativas ao Plano de ação conjunta, para a Reativação do Setor Agropecuário na América Latina e no Caribe, em elaboração pelo Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura (IICA), posteriormente apresentado, para análise e discussão, na Reunião de 31 ministros da Agricultura das Américas, em outubro de 1989, em Brasília.

Como conclusão dos trabalhos daquela reunião, os cinco secretários gerais concordaram que "Para elevar a participação conjunta no mercado de 'commodities' agropecuários, é necessário melhorar os níveis de eficiência e produtividade na área agrope-

cuária dos seus países e desenvolver programas conjuntos" (Jornal de Brasília - Caderno de economia, 21.09.88, p. 9).

A abertura das fronteiras propiciadas pelo MERCOSUL torna-se concreta, com a saída do papel com a lista de produtos que já podem ser comercializados, sem qualquer alíquota de importação. É o resultado do Acordo de Complementação Econômica (ACE-14), firmado em 20.12.1990, que culminou, em 26.03.91, com a adesão do Paraguai e Uruguai, em Assunção à idéia de criação do MERCOSUL. A listagem abrange os setores de alimentação, bens de capital, de peças e componentes.

Na histórica reunião de homologação do Acordo, na sede do Banco Central do Paraguai, os presidentes dos quatro países comprometeram-se a estreitar os laços comerciais e alfandegários entre suas nações, para, ver realizado o sonho, da não existência de barreiras alfandegárias, em 1º.01.95 e da incidência de uma tarifa externa comum a todos.

A respeito, opinou Henrique Malta - presidente do Centro de Comércio Exterior do Brasil: "com o acordo, o Brasil será favorecido nos setores de eletrodomésticos, geladeiras, motocompressores, cerâmica, têxtil, açúcar, tubos e conexões, agroindustriais, material de construção, autopeças, automóveis, entre outros" (Diário Catarinense: Caderno de economia, 05.05.91, p. 10).

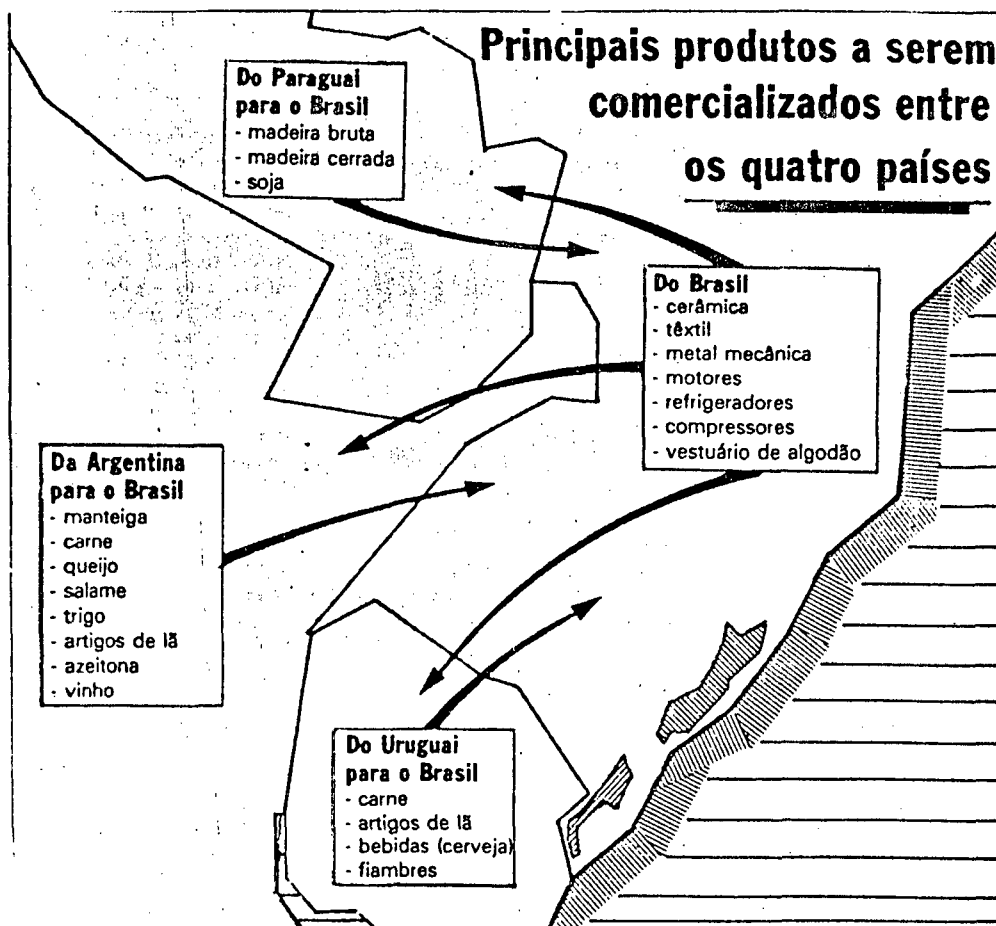
Do acordo, resultará a solução, no campo das diferenças tecnológicas, que, antes, eram obstáculos à integração entre os países latinos.

O acordo deverá, por seus termos, obrigar aos países membros do MERCOSUL, a consultarem e priorizarem seus associados em caso de um dos países integrantes do Mercado Comum enfrentar pro-

blemas de abastecimento de determinado produto. O diploma legal impõe, ao país necessitado na importação imediata, a fazer uma consulta, aos demais, sobre a possibilidade de fornecer o produto desejado, ficando no aguardo de resposta no prazo de três dias. Poderá adquiri-lo de terceiros países somente em caso de resposta negativa do país consultado, ou caso não receba resposta, no tríduo legal.

#### QUADRO 08

#### PRODUTOS COMERCIALIZADOS ENTRE OS QUATRO PAÍSES SUL-AMERICANOS ISENTOS DE TAXAS DE IMPORTAÇÃO



FONTE: Diário Catarinense  
05/05/91

## 2. O PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

O caminho para o Oceano Atlântico merece ser avaliado dentro do contexto "Estratégia para a Integração", onde o Brasil (e, nele, Santa Catarina) e Argentina, como deflagradores do processo, seguidos por outros países interessados (Bolívia, Chile, Paraguai e Uruguai) buscam sua inserção na economia mundial.

Chegou a hora de conscientização do homem latino-americano, em particular do sul americano, de que suas pátrias são um apêndice isolado no mundo; de que necessitam suplantar sua vocação periférico-marginal e de que seus povos precisam convencerem-se das mudanças contínuas da economia mundial, não fazendo sentido algum, sua permanência à margem das transformações daquela.

Urge que os países citados se convençam de que (mormente o Brasil) são detentores de enorme potencial, em condição de juntar-se à economia dos países do Primeiro Mundo.

Com este espírito e convicção, o homem argentino, boliviano, chileno, paraguaio e uruguaio poderão integrar, com ações e não só com palavras, o processo de integração regional e mundial.

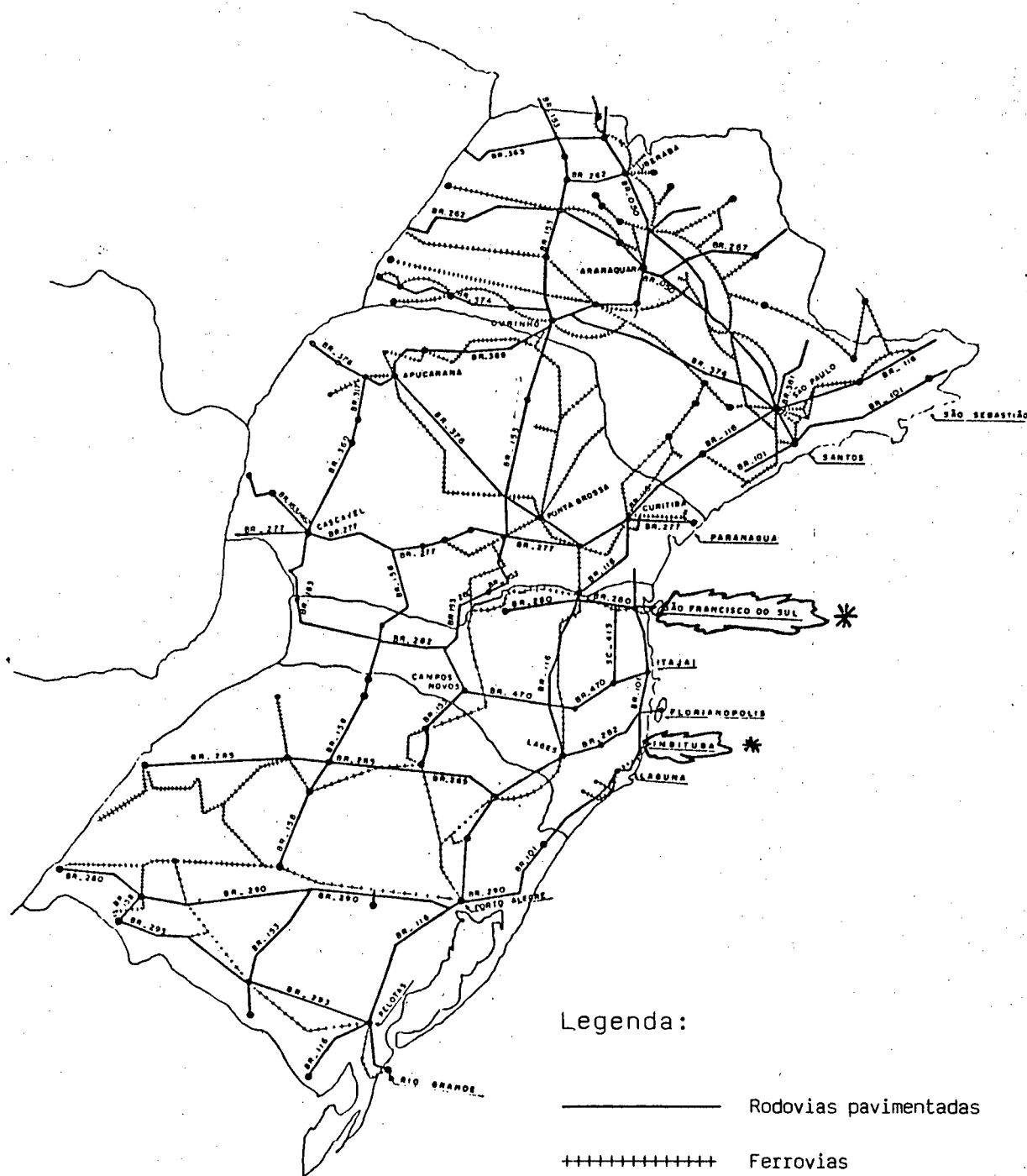
Isto posto, chega-se à inafastável conclusão de que, para efetivar a integração almejada - Leste-Oeste - ou Atlântico e Pacífico - o caminho mais apropriado inicia em São Francisco do Sul. Já pela porta de entrada - saída das relações econômicas Brasil - Argentina - Porto Seco de Dionísio Cerqueira, penetra em solo argentino, pela Província de Misiones, passando por Encarnación, Formosa, Salta e Chile, via Antofagasta.

Já o caminho mais econômico para a integração "Norte Sul" entre a Argentina - Uruguai e São Paulo - Rio de Janeiro é a BR 101.

O mapa 08 apresenta a malha viária (rodovias e ferrovias) que permite a integração entre os países latino-americanos, através dos estados sulinos, que alcança o Porto de São Francisco do Sul, no litoral catarinense.



**MAPA 08**  
**RODOVIAS E FERROVIAS QUE DÃO ACESSO AO PORTO DE**  
**SÃO FRANCISCO DO SUL**



## 2.1 O Terminal de São Francisco do Sul

O Porto de São Francisco do Sul localiza-se à margem direita do Estuário do Rio São Francisco do Sul, na Baía da Babi-tonga, no lado oeste da Ilha de São Francisco do Sul, no litoral norte do Estado de Santa Catarina.

As instalações do Terminal São Francisco do Sul localizam-se próximo à rede férrea da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) que está ligada ao porto e situadas próximas ao perímetro urbano da cidade do mesmo nome.

É um porto concessionário do Sistema Portuário Nacional, de concessão estadual (Governo do Estado de Santa Catarina), pelo Decreto 6.912, de 01.03.41, como o são o Porto de São Sebastião (Governo do Estado de São Paulo), o Porto de Paranaguá e Antonina (Governo do Estado do Paraná) e os Portos de Rio Grande, de Pelotas e de Porto Alegre (Governo do Estado do Rio Grande do Sul).

Todos os Portos Concessionários Estaduais situam-se no Sul do País e possuem características próprias. O Porto de São Francisco do Sul caracteriza-se como um Porto exportador de grãos, particularmente soja e produtos dela derivados.

Integra referido porto o Corredor de Exportação e Abastecimento do Estado de Santa Catarina, sendo o que apresenta as melhores condições naturais de calado dos Portos do Sul do País.

Após a assinatura do contrato de concessão (19.03.41), sua trajetória, na movimentação de cargas, apresenta, de acordo com Camargo (1988, p. 23), duas fases distintas:

"1ª) Fase da Madeira - mercadoria que com seu fluxo constante tanto na navegação de longo curso - exportação de madeira para a Argentina - como na cabotagem - mercados do Rio de Janeiro e São Paulo - consolidou o posicionamento do Porto de São Francisco do Sul, desde os antigos trapiches até o ano de 1964, quando iniciou uma fase de decadência pela escassez do principal produto, a madeira.

"2ª) Fase cereais a granel - o surgimento da cultura da soja e seu crescimento, importando-se como uma das principais fontes de divisas para o País, fez com que em 1976 o Governo do Estado de Santa Catarina, sentindo a possibilidade de escoamento da produção catarinense e dos estados vizinhos, Paraná e Rio Grande do Sul, para o mercado externo, via porto de São Francisco do Sul, construísse até, um complexo graneleiro voltado ao armazenamento e exportação desses produtos".

De acordo com Camargo, foi implantado o Terminal Graneleiro "Governador Irineu Bornhausen", junto ao Porto de São Francisco do Sul, administrado pela Cia. Catarinense de Armazenamento - COCAR. A construção deste terminal foi de grande valia e é de relevância econômica para as regiões produtoras de Santa Catarina e para a passagem de excedentes exportáveis do Rio Grande do Sul e Paraná. Pela visita feita pelo mestrando às instalações do Porto, em 26 de dezembro de 1990, tomou-se conhecimento que, atualmente, o Terminal Graneleiro vem sendo utilizado pela CEVAL S.A., próximo ao qual esta empresa construiu a unidade de industrialização de soja.

Segundo verificado in loco, o Terminal possui dois armazéns para depósitos de cereais, com capacidade para 115.000 toneladas e 05 (cinco) tanques metálicos para óleos vegetais, com capacidade para 9.156 m<sup>3</sup>.

Constatou-se que a PORTOBRÁS alargou o cais acostável, em mais 75 metros dos já existentes - 150 metros - estes reestruturados e reforçados; nestes 225 metros de cais, a COCAR montou dois pórticos móveis sobre trilhos, para agilizar o carregamento de

navios, com fluxo de mil toneladas-hora.

Tomou-se conhecimento, no local, de que as reformas realizadas pela COCAR permitiram a inauguração do novo sistema de carregamento de navios ainda em 1978, refletindo no aumento de 100% na movimentação de graneis sólidos (242.237 para 506.848), com uma movimentação média de 70.000 toneladas de óleo vegetal (granel líquido). Foi esta obra a responsável direta da melhoria e desenvolvimento das atividades portuárias de carregamento de graneis, beneficiando, conseqüentemente, a carga em geral.

Pelo Decreto 4.555, de 10.08.1922 (par. 22 do art. 87), o Governo Federal deu concessão, ao Estado de Santa Catarina, para fins de melhoria da barra, construção e exploração do Porto de São Francisco do Sul. Uma das cláusulas (1ª) estabelece, como o prazo de vigência da concessão, 60 anos. Pela cláusula 2ª, o cais teria 334,50 m, dotado de canal de acesso ao porto, dois armazéns, entre as principais acomodações.

Seguiram-se os Decretos 16.896 e 17.566, de 05 de maio de 1925 e de 12 de novembro de 1926, que fixam novo prazo para o início das obras do porto, alterando os valores das taxas de uso e introduzem mudanças no orçamento.

Em 31 de dezembro de 1928, pelo Decreto nº 5.627, o Governo da União retirou a concessão feita ao Estado de Santa Catarina para a construção e operação do Porto.

Por fim, em 01 de março de 1941, pelo Decreto nº 6.912, concedeu ao Estado de Santa Catarina, a concessão para uso e exploração, por 70 anos (19.03.1941 a 01.04.2001), do Porto de São Francisco do Sul. Em decorrência do direito obtido junto ao Governo Federal, o Estado de Santa Catarina editou a Lei Estadual

nº 1.404, de 24 de novembro de 1955, o que lhe permitiu organizar o porto - cujo regime jurídico da nova entidade - é de natureza autárquica, denominada "Administração do Porto de São Francisco do Sul", cuja denominação é ainda hoje mantida.

Importa anotar, relativamente aos aspectos administrativos, que a empresa responsável pela fiscalização dos portos sob o regime de concessão ou autorização federal, segundo Camargo, é a Empresa de Portos do Brasil S/A - PORTOBRÁS, que, no caso, fiscaliza também o Porto de São Francisco, segundo, efetivamente dispõe o art. 4º, "h" de seu estatuto "fiscalizar a administração e a exploração dos portos que se encontrem sob o regime de concessão ou autorização". Os estatutos da PORTOBRÁS dão competência à Diretoria para aprovar os planos diretores de portos, a incorporação de bem ao capital de concessão, a baixa de bens do acervo patrimonial, o quadro de pessoal e a tomada de contas; deliberar a respeito da tarifa dos portos, decidir quanto à necessidade e oportunidade de desapropriação de áreas destinadas aos pontos e às vias navegáveis interiores.

A mesma fonte informa que as tarefas de controle e fiscalização da PORTOBRÁS são executadas através de resoluções.

A Administração dos Portos concessionários presta contas de suas atividades específicas, ao Governo do Estado, através do órgão central de contabilidade pública do mesmo, a quem apresenta seus balanços e balancetes.

A empresa PORTOBRÁS é constituída, de acordo com a Lei nº 6.222, de 10.07.75, de capital exclusivamente da União e tem as seguintes características principais: flexibilidade administrativa, forma de sociedade por ações (S/A), (cujo órgão de in-

vestimento é o Fundo Portuário Nacional - FPN), empresa de economia mista, com personalidade jurídica de direito privado, é regida pelas Leis da S/A e o quadro de pessoal é regido pela CLT (Consolidação das Leis do Trabalho).

Tem-se a noticiar que mais recentemente o Ministério da Infraestrutura firmou Convênio de Descentralização de serviços portuários e hidroviários, em que figuram a União (representada pelo Departamento Nacional de Transportes Aquaviários - DNTA, da Secretaria Nacional de Transportes do Ministério da Infraestrutura) e a Companhia DOCAS do Estado de São Paulo - CODESP, sendo interveniente, a Empresa de Portos do Brasil S.A. - PORTOBRÁS (Convênio nº 002/90 - BNT/DNTA, de 19.11.90).

Pelo instrumento jurídico referido, a partir da data de assinatura do mesmo, fica a administração dos portos e hidrovias vinculada à Presidente da COMPANHIA (nova denominação dada, pelo convênio referenciado, à Companhia DOCAS do Estado de São Paulo - CODESP).

Prevê o novo documento firmado que as despesas da execução dos serviços portuários são atendidas com os recursos gerados pela exploração comercial dos serviços prestados pelo respectivo porto. A administração dos portos poderá recorrer aos recursos ordinários do Tesouro Nacional, em caso de insuficiência de receitas para a execução dos serviços portuários (Cláusula V, 1 e 2).

Estabelece o Convênio nº 002/90 (Cláusula 8ª, 2) que o Departamento Nacional de Transportes Aquaviários poderá, independentemente do prazo de vigência (01 ano, a partir de 1º/12/90) daquele, fazer concessões, dar autorização ou permissão para a exploração das atividades e instalações portuárias e até autorizar

ou promover o arrendamento ou contrato operacional daquelas instalações ou serviços.

Com a nova administração estadual, o Governador Vilson Kleinübing, através da Secretaria de Estado dos Transportes vem estudando a possibilidade de privatização da administração do Porto de São Francisco do Sul, o que foi divulgado quando da posse do novo superintendente da Administração do Porto, na segunda quinzena de março de 1991, pelo atual Secretário daquela Pasta - Paulo Gouveia da Costa.

A área de influência do Porto de São Francisco do Sul cobre todo o Estado de Santa Catarina, com um total de 95.988 km<sup>2</sup>, de acordo com o mapa anexo, fornecido pela "Administração do Porto de São Francisco do Sul", vinculado à Secretaria de Estado de Transportes.

## **2.2 Acessos rodoviários ao Porto de São Francisco do Sul**

Constatou-se, in loco, que para se chegar ao Porto de São Francisco do Sul, pode-se utilizar, via terrestre, a partir de Joinville e Araquari, a BR 280, por rodovia asfáltica de 42 km de extensão, que atravessa lateralmente a cidade. Observa-se uma conexão direta com a BR 101, no Município de Araquari. Analisando-se o local e Mapa Geográfico do Estado de Santa Catarina, conclui-se que, pelo prolongamento da BR 280, se atinge o município de Mafra, vencendo-se um trajeto de 186 km, completamente asfaltado. Em Mafra, dá-se o encontro das BRs 280 e 116, no percurso da rodovia federal que liga os Estados de Porto Alegre a São Paulo, passando por Lages e Curitiba. Outra via de acesso ao porto, partindo-se da BR 116, é a BR 470, transversal asfáltica que per-

corre o Vale do Itajaí, atingindo Campos Novos, numa distância de 353 km, onde liga à BR 282, igualmente pavimentada, que se dirige ao Oeste Catarinense, celeiro de produtos agrícolas do Estado. É esta a via que faz a ligação terrestre à região do Extremo Oeste do Estado, em que se situa o Porto Seco de Dionísio Cerqueira. É, sem dúvida, a BR 282, como o é a BR 101, uma importante via de integração da Argentina e do Oeste de Santa Catarina com o Porto de São Francisco do Sul.

O Porto de São Francisco do Sul está interligado por diversas rodovias de acesso, destacando-se, de acordo com Moreira (1988, p. 3), dentre elas, a BR 101, a BR 116, BR 280, BR 282:

CENTRO	DISTÂNCIA (km)	RODOVIA ACESSO
Joinville	45	BR-280
Jaraguá do Sul	70	BR-280/SC-301
São Bento do Sul	130	BR-280/101/280
Brusque	150	BR-280/101/486
Blumenau	160	BR-280/470
Tijucas	165	BR-280/101
Rio Negrinho	170	BR-280/101/280
Nova Trento	195	BR-280/101/470/SC-411
Florianópolis	215	BR-280/101
Presidente Getúlio	240	BR-280/101/470
Rio do Sul	260	BR-280/101/470
Mafra	315	BR-280/101
Curitibanos	380	BR-280/101/470
Canoinhas	380	BR-280/101/280
Criciúma	415	BR-280/101/SC-444
Lages	425	BR-280/101/470/116
Meleiro	440	BR-280/101/SC-446/SC-448
Araranguá	470	BR-280/101
Joaçaba	555	BR-280/101/470/282
Caçador	515	BR-280/116/SC-302
Vacaria	530	BR-280/101/470/116
Concórdia	560	BR-280/101/470/282/153/283
Erechim	625	BR-280/101/470/282/153
Chapecó	655	BR-280/101/470/282
Passo Fundo	700	BR-280/101/470/282/153/RS-135
Pato Branco	715	BR-280/153/280/373
Francisco Beltrão	760	BR-280/153/280
São Miguel do Oeste	695	BR-280/101/153/282
Dionísio Cerqueira	800	BR-280/101/153/282



### 2.3 Acessos ferroviários ao Porto de São Francisco do Sul

A rede ferroviária catarinense é atendida pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), cuja Superintendência tem sede em Curitiba (PR), de acordo com Moreira (1988, p. 4):

*"O Sistema Ferroviário é atendido pela Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, através da Superintendência Regional Curitiba - SR-5, ou seja, EF-153 (Marques dos Reis (PR) / Santana do Livramento - RS), EF-116 (São Paulo / Porto Alegre - Tronco Sul) e EF-485 (Porto União / São Francisco do Sul)".*

Pela EF-485, a seuturno, dá-se a interligação do Porto em questão a toda a rede ferroviária:

*"É através desta última EF-485 que o Porto de São Francisco do Sul é ligado a toda a malha ferroviária e o ponto mais próximo da Fronteira (Dionísio Cerqueira) é Herval do Oeste, toda em linha singela com bitola métrica. Velocidade na média comercial é de 24 km/h, distância de Herval do Oeste ao Porto de São Francisco do Sul é de 726 km" (idem).*

É de fundamental importância a rede ferroviária, para o escoamento dos produtos, consoante Moreira<sup>(2)</sup>, entrevistado em 26 de dezembro de 1990:

*"Estação Férrea - É importante porque 40% dos grãos para embarque neste porto chegam pela Ferrovia - cuja procedência é Mato Grosso do Sul, Norte do Paraná, do Meio Oeste (Joaçaba) e do Oeste de Santa Catarina. A maior parte dos grãos é de propriedade da empresa CEVAL".*

---

(2) Entrevista com José Renato Pereira Moreira, economista da Administração do Porto de São Francisco do Sul, em 26/12/1990. Foi autorizada a utilização dos dados colhidos.

## 2.4 Características do Porto de São Francisco do Sul

Conforme levantamento de dados feito junto à Administração do Porto (setor de planejamento), as características portuárias do Porto de São Francisco do Sul são as seguintes:

- Canal de Acesso: Extensão..... 7,3 km  
Largura..... 150 m  
Profundidade..... 10 m
- Bacia de evolução: Extensão..... 525 m  
Largura..... 400 m  
Profundidade..... 100-19
- Amplitude de maré - 2,40 m com profundidade de 12 m
- Extensão do cais acostável: Profundidade..... 10 e 6  
Comprimento..... 675
- Número de berços (4): Berço 101: 225 m - Calado Máximo - 10  
Berço 102: 150 m - Calado Máximo - 08  
Berço 103: 150 m - Calado Máximo - 06  
Berço 201: 150 m - Calado Máximo - 25

Pelo levantamento referido, as características operacionais do Porto de São Francisco do Sul são as seguintes:

- Armazenagem - a) interna: 3 com 10.250 m<sup>2</sup>  
b) externa: 2 com 6.000 m<sup>2</sup>  
c) pátios: 150.000 m<sup>2</sup>
- Terminais - Terminal graneleiro Irineu Bornhausen
  - 2 silos horizontais com capacidade estática de 115.000 m<sup>3</sup>

- 5 tanques para óleo vegetal com capacidade para 9.000 m<sup>3</sup>
- 2 carregadores com capacidade de embarque de 500 t/h cada um.

O levantamento efetuado registra, ainda, a existência de instalações de armazenagem para graneis sólidos e instalações de armazenagem para graneis líquidos, de propriedade da Cia. Integrada de Desenvolvimento Agrícola do Estado de Santa Catarina (CIDASC), construída junto ao porto, sendo: 02 silos com capacidade para 55.000 e 60.000 toneladas (para graneis sólidos) e uma bateria de tanques para armazenagem de óleos de origem vegetal, com capacidade para 9.000 m<sup>3</sup>.

Apurou-se, também, existirem equipamentos para graneis sólidos e líquidos, sendo: 1) 06 redblers, empregados no descarregamento de graneis sólidos, com correias transportadoras, com capacidade de 160 t/h, cada um; 2) 02 pás carregadeiras, com capacidade de 1,3 e 2,5 jds/3; 3) 02 carregadores de navio, com capacidade de 500 t/h cada um, para granel sólido e 500 t/h para granel líquido.

Constatou-se, que nas instalações do porto existem equipamentos próprios para carga geral e "containeres", assim distribuídos: containeres: 15 unidades p/hora/turno; carga geral: oscila entre 50 a 200 T p/turno, em um período de 8 horas, devido ao tipo de embalagem da mercadoria. Em 1988, os custos tarifários apresentaram o seguinte resultado:

- 1) Granel sólido - NCz\$ 6,44 p/T
- 2) Granel líquido - NCz\$ 5,36 p/T
- 3) Containeres - NCz\$ 2,90 p/T
- 4) Carga geral - NCz\$ 3,11 p/T

No mesmo ano, os custos de transportes apresentaram o quadro seguinte:

- 1) Rodoviário: NCz\$ 50,00 p/T - trecho Dionísio Cerqueira - São Francisco do Sul.
- 2) Ferroviário: NCz\$ 20,00 p/percurso de Herval do Oeste / São Francisco do Sul (mais a parte terrestre e custos de transbordo).

Não foram fornecidos valores atualizados dos custos tarifários e de transporte, como também não foi possível obter o valor da tarifa em vigor, relativa aos serviços prestados aos usuários das instalações portuárias da Unidade em apreço.

Estão previstas obras para melhorias e de ampliação das instalações, de acordo com Moreira (1988, p. 8):

*"- Ampliação imediata de 73 metros de cais; construção imediata de mais um cais, com 270 metros de comprimento;*

*"- Construção de dois pátios para movimentação de contêineres: um com pavimentação de concreto para ova- gem e estocagem de contêineres com 16.000 m<sup>2</sup>; um com pavimentação a paralelepípedos com área de 20.000 m<sup>2</sup> para estocagem de contêineres;*

*"- Construção de dois armazéns para carga geral com 4.000 m<sup>2</sup>, cada um deles;*

*"- Aquisição e instalação de dois guindastes de pórtico, para fixação de novo cais;*

*"- Reparelhamento portuário com recuperação e recomposição da frota de equipamentos, adequando-a à atual composição da unitização de cargas;*

*"- Em uma 2ª etapa está prevista a construção de mais 250 metros de cais, acompanhados de pátios e armazéns, permitindo ao porto uma significativa ampliação de sua retro-área;*

*"- Segue-se ainda ao aumento do calado do canal de acesso, hoje em 10,0 m, na preamar, elevando-se para menos 12,00 m, adequando-o à capacidade natural do novo cais".*

Estão planejadas, ainda, outras obras, a saber: 1) liga-

ção ferroviária - Herval do Oeste - São Miguel do Oeste - projeto desenvolvido na SET (Secretaria de Transportes de Santa Catarina), com participação da iniciativa privada; 2) ampliação da capacidade do pátio de triagem da rede, próximo ao porto.

A situação da infra-estrutura do Porto de São Francisco do Sul requer urgentes melhorias e ampliações, para que possa, de fato, permitir a funcionalidade necessária para servir de porta da integração do Cone Sul, na área dos transportes, como opção do escoamento de produtos brasileiros, argentinos e paraguaios, entre outros.

A precariedade é fato público e notório, que já gerou a reclamação de inúmeras autoridades do Estado e do País, de empresários ligados ao setor portuário.

Esta situação identificada leva o Estado de Santa Catarina a perder, anualmente, em valor e em peso, de acordo com Campos (In Diário Catarinense, nov. 1988, p. 4):

*"... em razão de falta de condições de seu sistema portuário, Santa Catarina perde, todos os anos, 43% em valor e 23% em peso do total de suas exportações".*

Quer isso significar que se os portos catarinenses fossem dotados de adequada infra-estrutura, na atividade exportadora, bem mais significativo seria o total das exportações, de acordo com a mesma fonte:

*"... o total das exportações deste ano andaria em torno de 2 bilhões de dólares e não ficaria nos 1,4 bilhões de dólares previstos" (idem, p. 4).*

Quanto à previsão da execução das reformas e ao reconhecimento governamental da importância do Porto de São Francisco do

Sul, já é um dado concreto, de acordo com Campos:

"Neste sentido, louve-se o esforço que vem sendo realizado para concretizar a ampliação e melhoria do porto de São Francisco do Sul, principal porta para que os produtos catarinenses ganhem os mercados externos. Os investimentos previstos - cerca de 50 milhões de dólares - têm retorno assegurado e rápido, dando ao complexo portuário de São Francisco capacidade para movimentar três milhões de toneladas por ano, o dobro de uma atual capacidade. Tal constatação basta para que o Programa de Ampliação e Melhoria do Porto de São Francisco do Sul seja elevado à condição de prioridade" (idem, p. 4).

## CONCLUSÃO

O Porto Seco foi o objeto de estudo desta dissertação, com vistas a caracterizá-lo, bem como à região de sua abrangência, para entendê-lo como uma proposta de integração brasileiro - argentina.

O Porto Seco de Dionísio Cerqueira foi analisado, neste trabalho, como um referencial físico, geográfico e histórico, como um mero ponto de partida, uma porta de entrada e saída das relações econômicas brasileiro - argentinas, com um possível e viável corredor de exportação, a interligar o Noroeste da Argentina e o Paraguai ao Atlântico, em São Francisco do Sul e Itajaí. Este caminho foi projetado para integrar economias regionais e globais.

Ficou evidenciado no desenvolvimento do tema que o Porto Seco de Dionísio Cerqueira é uma realidade jurídico-política, reconhecida internacionalmente.

Como idéia central, definiu-se a fronteira como um instrumento de cooperação dos povos dos países limítrofes, rejeitando-se, para tanto, o conceito de obstáculo, de empecilho à integração. Sob este ângulo, concebeu-se a fronteira como uma área física de interação binacional, com algumas características homogêneas, que refletem um somatório de solidariedades, de interes-

ses e perspectivas comuns dos povos integrantes do processo cooperativo.

A proposta considerou como indispensáveis, para a implementação da idéia, a soma de pessoas, de espaços, de economias, de experiências, do poder econômico e político das respectivas regiões, as soberanias e a sinergia dos sistemas vigentes.

Para demonstrar a viabilidade da proposta, avaliou-se a economia das diferentes microrregiões do Estado de Santa Catarina, e, sobretudo, da região oeste do mesmo, levando em conta, também, seus aspectos históricos, geográficos e sociais. Deu-se ênfase ao contexto do oeste do Estado por ser a vasta região física em que se situa o Porto Seco de Dionísio Cerqueira, caracterizada pelas agro-indústrias e frigoríficos, a primeira a sentir o impacto da aproximação dos povos argentino e paraguaio e de suas economias e o reflexo das vantagens comuns de cooperação regional.

A análise econômica dos municípios do Estado de Santa Catarina revelou a pujança de seu parque industrial, em condições de projetar o Estado, a nível mundial, mediante a internacionalização de sua economia, que se mostra forte e diversificada, de acordo com a vocação e tendências locais.

Com a descrição da estrutura sócio-econômico-política de Dionísio Cerqueira e de sua zona especial de uso aduaneiro, viu-se apresentar a situação local, as condições físicas de sustentação da idéia da viabilidade do Porto Seco, visto como um espaço físico natural, por onde se processará parte do processo de integração "Brasil - Argentina".

A mostragem da realidade dos lados brasileiro, argentino



e paraguaio foi fruto de um natural imperativo do exame do espaço em que terá curso a integração. Sem a avaliação desta área física, seria impraticável a exteriorização da idéia inicial.

A formulação da proposta de integração brasileiro - argentina, a partir do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, encontrou ambiente favorável, a nível regional, para o incremento do caminho marítimo, com vistas ao entrelaçamento das economias. de acordo com a proposta, passariam a integrar-se as economias catari-nense, brasileira, argentina, paraguaia, uruguaia e boliviana. Com o desenvolvimento da proposta, pode-se concluir que haveria a possibilidade de comunhão dos interesses globais, com retorno financeiro e social, sem precedentes na história da América Latina.

Com a execução do plano, deixou-se patente que a proposta não se esgota em si mesma, não para no espaço geográfico do Brasil e Argentina. É uma via aberta, sem fronteiras, que permitirá a reunião de outros países da América Latina, em torno da integração regional.

Como uma das respostas às questões suscitadas, desponta a necessidade da América Latina sair do marasmo em que se encontra, de abrir seus horizontes para o mundo, de criar seu poder de negociação ante as grandes potências mundiais, como única alternativa na solução de seus angustiantes problemas. Precisa resolver a questão da dívida externa, a situação de submissão em que se encontra, relativamente à Europa e aos Estados Unidos da América.

Definiu-se, como fórmula de rompimento da situação de atraso em que vivem os países latino-americanos, a revolução de

idéias, a introdução de novos sistemas econômicos, a imposição de condições aos países credores, a melhoria do nível social, uma maior competitividade na produção e na qualidade dos produtos fabricados e a ascendência ao patamar de países do Primeiro Mundo.

Os dados estatísticos coletados permitiram dar mais uma resposta ao tema enfocado, ou seja, que o caminho mais prático, mais curto e mais econômico possível para alcançar a integração Leste-Oeste ou Atlântico e Pacífico, tem início no Porto Seco de Dionísio Cerqueira, atingindo a Província de Misiones, via Bernardo de Irigoyen, Encarnación, Formosa, Salta e Antofagasta, no Chile. Já a integração Norte-Sul, via BR-101 desaguará nos portos de São Francisco do Sul e Itajaí, constituindo-se no caminho mais econômico entre a Argentina, Uruguai e São Paulo - Rio de Janeiro.

Como resposta à idéia de integração, concluiu-se pela necessidade de sustentá-la em um processo aberto, dinâmico e permeável, voltado à economia latino-americana e global, às economias dos três mundos hoje existentes (Japão, Europa e América do Norte) e às novas tendências da humanidade.

A integração "Brasil - Argentina" é uma resposta aos antigos problemas de dependência da América Latina à Europa e aos EEUU. E, o Porto Seco de Dionísio Cerqueira é a via preferida e viável, considerada a força econômica e a posição geográfica e estratégica dos dois países, no contexto maior da América Latina. É o epicentro de todo o processo integrativo globalizante.

Teoricamente, respondeu-se à indagação do que seria a integração. Esta foi definida, no trabalho, como um processo deliberado e consciente, que vai se desdobrando em fases sucessivas,

direcionadas por uma intencionalidade voltada para o desenvolvimento, concebido o último como um processo social global, embasado em potencialidades pré-existentes.

De acordo com a posição assumida no texto, a proposta não traz fórmulas prontas a todos os problemas que surgirão no desenvolvimento do processo integrativo. Os mecanismos de cooperação seriam definidos e selecionados pelos países integrados, no âmbito de seus interesses, vez a vez, diante de cada situação concreta que se apresentar. Para tanto, pregou-se um meio geral, válido e eficaz, ou seja, o diálogo e a troca de experiências, dos povos e governantes. Nesta tarefa, reservou-se um espaço relevante à vontade política, sem o que seria inviável toda e qualquer ação dirigida à comunhão dos povos.

A proposta sugeriu a mudança da forma de crescimento econômico, com diminuição da crescente sofisticação e diversificação da gama de bens e serviços que abastecem o restrito mercado atual. Segundo ela, o novo modelo oferecido permitiria o alargamento da base do mercado interno, para uma única cesta de bens e da taxa de investimentos.

Ao se condenar o atual programa econômico, sugeriu-se, como estratégia alternativa, outro politicamente factível, ancorado no debate permanente; alertou-se para o fato de que as atuais forças de sustentação dos sistemas econômicos latino-americanos não concorrem para sustentar o conceito de que o crescimento pode levar, de forma mais ou menos espontânea, a uma melhoria, na distribuição da renda.

A reforma do setor tecnológico é outra solução proposta. Pregou-se a generalização do processo tecnológico, com o progres-

so dos diferentes setores e ramos da atividade econômica, com o que se evitaria a atual marginalização de certos setores da economia.

A integração social foi posta neste trabalho como o elemento necessário para se evitar o atual e insustentável quadro de concentração de renda, que se tornou em um intransponível obstáculo ao desenvolvimento geral dos países integrantes da América Latina. Demonstrou-se que será impossível se atingir o desenvolvimento harmônico dos mesmos, com o vigente sistema econômico, pois ele beneficia somente os setores minoritários, em prejuízo aos demais.

Um sistema defensivo latino-americano moderno, dotado de adequados e eficientes equipamentos foi também uma sugestão dada, pela presente proposta, como meio de enfrentar eventuais novos conflitos entre Norte-Sul e Leste-Oeste. Isso implica em uma urgente revisão da política defensiva latino-americana, sem a preocupação de iniciativa de ataques.

Previu-se que se ocorrer a efetiva união entre o Brasil e a Argentina, nos aspectos sociais, políticos e econômicos, referidos países serão uma potência mundial, possibilitando o equilíbrio regional. A transformação em potência mundial ocorreria, mormente, à medida que forem se constituindo, como a comunidade econômica européia, um estado-continente.

Para sustentar a idéia de integração brasileiro - argentina, através da implementação do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, propôs-se, como um exemplo de instrumento de execução na área dos transportes, normas que reflitam a realidade regional e permitam a efetiva redução de custos. Propôs-se, ainda, como ins-

trumento de concretização da política de integração brasileiro - argentina, a constituição de um organismo de caráter binacional específico para a solução dos futuros conflitos, que eclodirem na área fronteiriça e forem decorrentes das relações econômicas bilaterais. Este organismo recebeu a estrutura do GATT, adaptado à realidade local. Primeiramente, os conflitos surgidos seriam decididos de acordo com os critérios jurídicos previstos nas normas existentes em comum pelos dois países, nos documentos oficiais como Atas, Protocolos, Convenções Nacionais de integração e Acordos Bilaterais similares dos comitês de Fronteira, de conotações regionais.

Para a solução pacífica dos problemas decorrentes das relações econômicas bilaterais, na região do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, antes da tomada de outras medidas, elegeu-se a consulta prévia, critério já consagrado, para o deslinde das questões oriundas nos negócios internacionais.

Assim posto, os instrumentos jurídicos apontados, embora dependentes de um clima político favorável, para sua elaboração, foram, contudo, reconhecidos na proposta como um elemento de junção entre a vontade política e os fatos concretos. Foram colocados como os responsáveis pela organização do dia a dia no relacionamento internacional brasileiro - argentino. Sua importância foi reconhecida no passado, a nível de mundo, e, sem dúvida, continuará sendo reconhecida no futuro, no âmbito do Porto Seco de Dionísio Cerqueira, como meio de disciplinar a passagem seca internacional e os compromissos a serem firmados, bilateralmente.

Atribuiu-se, neste trabalho, expressivo valor ao direito positivo regional e binacional, como canal de distribuição de benefícios mútuos ao Brasil e Argentina, tanto no âmbito político,

econômico e social, como a nível de contribuição na formação do direito fronteiriço geral e de cooperação jurídica internacional, na tarefa legislativa da integração.

A proposta sugere a solução dos conflitos, pela aplicação do Direito Público Internacional, somente quando já tiverem sido esgotados todos os meios de solução pacífica, pela negociação das partes interessadas, ou pela incidência das normas jurídicas estabelecidas anteriormente, pelos dois países envolvidos no processo de integração.

A elaboração de uma legislação binacional adequada à situação de fronteira, que reflita, efetivamente, a almejada integração regional, que respeite os Acordos celebrados pelas partes interessadas, que simplifique a documentação dos veículos e cargas, que elimine os entraves burocráticos e alfandegários hoje existentes nas fronteiras internacionais, foi uma das soluções propostas nesta Dissertação.

Diante da inexistência de critérios no controle alfandegário na fronteira em exame, propôs-se a organização da região de fronteira, como livre passagem de pessoas e mercadorias, para que ocorra a pretendida integração.

Já a reestruturação da fronteira seca do Porto de Dionísio Cerqueira e sua real implementação, foi uma medida eleita no desenvolvimento do tema central, como imperativa, da parte da população, aos políticos que precisam assumir o antigo compromisso, cuja execução vem sempre sendo adiada, sem motivos justificáveis.

Previu-se, durante a elaboração da proposta, que o processo de integração irá se deparar com obstáculos surgidos no caminho, mas que serão superados pela ação programada e conjunta

dos países latino-americanos, pelo esforço direcionado ao desenvolvimento socio-econômico e científico-tecnológico.

Neste contexto, o Porto Seco de Dionísio Cerqueira, consoante aqui foi dimensionado, poderia ser mais um componente, mais um instrumento, a serviço do Brasil, da Argentina, do Uruguai e do Paraguai, para concretizar o MERCOSUL (Mercado Comum do Sul) e ampliar a área de abrangência do processo de cooperação latino-americana.

Enfim, ficou evidenciado que a implementação do Porto Seco de Dionísio Cerqueira é uma proposta viável, eis que permitirá o crescimento da economia regional e latino-americana, reduzirá as distâncias entre os grandes centros produtores do país e das nações vizinhas, com o conseqüente barateamento dos custos do transporte internacional rodoviário, ferroviário e marítimo. A proposta é exeqüível, conforme ficou demonstrado no texto, podendo projetar o Estado de Santa Catarina e o Brasil na economia mundial, através do Oceano Atlântico, pelo Terminal de São Francisco do Sul e do Porto de Itajaí, incluindo o Brasil entre os países do Primeiro Mundo.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 01 - ABREU, Alcides de. Internacionalização da economia: documento preparado para o Seminário Santa Catarina no caminho do 1º Mundo, promovido pelo Diário Catarinense. Florianópolis, maio 1990. (mimeo).
- 02 - \_\_\_\_\_. Santa Catarina no caminho do 1º Mundo: revisão conceitual. Diário Catarinense. Florianópolis, 24 jun. 1990, p. 6.
- 03 - \_\_\_\_\_. Santa Catarina no caminho do 1º Mundo (II): um estado caro demais. Diário Catarinense. Florianópolis, 1º jul. 1990, p. 6.
- 04 - \_\_\_\_\_. Santa Catarina no caminho do 1º Mundo (IV): vejo você no tribunal. Diário Catarinense. Florianópolis, 15 jul. 1990, p. 6.
- 05 - \_\_\_\_\_. O caminho do homem: proposta para uma proposta para Santa Catarina; 2º caderno. Florianópolis: Imprensa Universitária, s/d.
- 06 - ACCURSO, Cláudio Francisco. Integração Latino-americana. In: SEITENFUS, Ricardo A. S. (org.). Bacia do Prata: desenvolvimento e relações internacionais. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1987. p. 9-20.
- 07 - ADAMS, Reinaldo Ignácio & PLÁ, Juan Algorta. I Seminário Técnico de Integração do Cone Sul. Porto Alegre: Governo do Estado/UFRGS, 1989.
- 08 - AMORIM, Acari. Desconcentrar é uma lei em Santa Catarina. Diário Catarinense. Florianópolis, 07 ago. 1988, p. 6.
- 09 - \_\_\_\_\_. Sarnei faz nova visita à Argentina. Diário Catarinense. Florianópolis, 28 nov. 1988, p. 12.
- 10 - ANAIS DO I SEMINÁRIO TÉCNICO DE INTEGRAÇÃO DO CONE SUL. Porto Alegre: Governo do Estado/UFRGS, 1989.
- 11 - ANÁLISE CONJUNTURAL DE SANTA CATARINA. Florianópolis: SUEGE, v. 5, n. 9, p. 1-72, jan.-jun. 1989.
- 12 - \_\_\_\_\_. Florianópolis: SUEGE, v. 5, n. 10, p. 1-68, jul.-dez. 1989.



- 13 - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTADORES INTERNACIONAIS. Rio de Janeiro: ABTI, n. 51, ago. 1987.
- 14 - ATLAS ESCOLAR GEOGRÁFICO. São Paulo: Ática, 1990.
- 15 - ATLAS GEOGRÁFICO DE SANTA CATARINA. Florianópolis: IOESC, 1979.
- 16 - AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. Misiones: Argentina. Buenos Aires: ACA, 1987.
- 17 - BANDEIRA, Moniz. O eixo Argentino - Brasil: o processo de integração da América Latina. Brasília: UNB, 1987.
- 18 - BARRETO, Ivette. A Comunidade Européia. Revista Sequência. Florianópolis: UFSC, n. 18, p. 11-53, set. 1989.
- 19 - BAUMANN, Renato (org.). Brasil, Argentina, Uruguai: a integração em debate. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1987.
- 20 - \_\_\_\_\_ & LERDA, Juan Carlos. A integração econômica entre Brasil, Argentina e Uruguai: que tipo de integração se pretende? In: \_\_\_\_\_ Brasil, Argentina, Uruguai: a integração em debate. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1987.
- 21 - BURIGO, Mario. Crédito vai incentivar o desenvolvimento regional. Diário Catarinense. Florianópolis, 7 ago. 1988, p. 7.
- 22 - CADERNO DA AMOSC. Chapecó: AMOSC, 1980.
- 23 - CAMARGO, Luci Carme S. Os portos concessionários no sistema portuário nacional: destaque São Francisco e Imbituba. Itajaí: FEPEVI, 1988. (monografia).
- 24 - CAMUSSO, Marcelo Pablo. Cooperación y autonomía en temas estratégicos de interés común de Argentina y Brasil. Buenos Aires, 1989. (mimeo).
- 25 - CARNEIRO JUNIOR, David. Argentina e Brasil: afinal a integração: UEM, 1988.
- 26 - CAUBET, Christian G. Normas jurídicas de cooperação fluvial nas Bacias do Prata e do Amazonas. In: Prêmio INTAL 1985. Buenos Aires: Instituto para la Integración de América Latina / Banco Interamericano de Desarrollo, 1986.
- 27 - CENTRO BRASILEIRO DE DOCUMENTAÇÃO E ESTUDOS DA BACIA DO PRATA. América Latina - noticiário de imprensa. Porto Alegre: UFRGS, 1989.
- 28 - CHIOVENATO, Julio I. Geopolítica: arma do facismo. São Paulo: Global, 1981.
- 29 - COELHO, Isaias. Perspectivas da integração intra-industrial: Argentina-Brasil-Uruguai. In: BAUMANN, Renato (org.). Brasil, Argentina, Uruguai: a integração em debate. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1987.

- 30 - COLLAZOS, Carlos F. & PAPPATERRA, Fernando. Investigaciones socioeconomicas. Buenos Aires: Facultad de Administración da UNEK, 1989. (mimeo).
- 31 - COMÉRCIO EXTERIOR. Brasil - Argentina: mais dinamismo, menos burocracia no transporte. Brasília. n. 99, p. 28-9, nov./dez. 1988.
- 32 - CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. São Paulo: RT, 1989.
- 33 - CONFERÊNCIA NACIONAL DOS BISPOS DO BRASIL REGIONAL SUL 4. 8º Plano de Pastoral: 1990-1994. São Paulo: CNBB, 1989.
- 34 - COOPERATIVA CENTRAL OESTE CATARINENSE LTDA. Relatório. Chapecó. 1986-1987.
- 35 - CORREIO RIOGRANDENSE. Caderno de economia. Porto Alegre, 28 fev. 1990, p. 6-8.
- 36 - CRUZ, Noemi. Crédito vai incentivar o desenvolvimento regional. Diário Catarinense. Florianópolis, 7 ago. 1988, p. 7.
- 37 - CUNHA, Danilo. Santa Catarina rumo ao futuro. Diário Catarinense. Florianópolis, 13 jul. 1990, p. 6.
- 38 - DIÁRIO CATARINENSE. Crédito vai incentivar o desenvolvimento regional. Florianópolis, 7 ago. 1988, p. 7.
- 39 - DIÁRIO CATARINENSE. Riquezas do gado e da madeira. Florianópolis, 7 ago. 1988, p. 8-9.
- 40 - \_\_\_\_\_. Um salto na integração. Florianópolis, 7 jul. 1990, p. 4.
- 41 - \_\_\_\_\_. As exportações catarinenses vão atingir este ano (1988) US\$ 1,3 bilhão. Florianópolis, 29 nov. 1988, p. 20.
- 42 - \_\_\_\_\_. Brasil e Argentina iniciam integração. Florianópolis, 15 jul. 1990, p. 08-11.
- 43 - \_\_\_\_\_. Situação dos portos de Santa Catarina. Florianópolis, 08 nov. 1988, p. 4.
- 44 - \_\_\_\_\_. Intercâmbio mútuo, propaganda turística e cultural. Florianópolis, 14 abr. 1989, p. 25.
- 45 - \_\_\_\_\_. Quanto SC deixa de exportar. Florianópolis, 8 jan. 1989, p. 8.
- 46 - \_\_\_\_\_. Encontro de Secretários do Trabalho. Florianópolis, 17 jun. 1990, p. 6-8.
- 47 - \_\_\_\_\_. Integração bem pensada. Florianópolis, 7 jul. 1991, p. 4.
- 48 - \_\_\_\_\_. Caderno de Economia. Florianópolis, 28 ago. 1989, p. 23.

- 49 - DIÁRIO CATARINENSE. Fronteira de Santa Catarina: povo aguarda providências divinas. Florianópolis, 5 maio 1991, p. 15.
- 50 - \_\_\_\_\_. Argentinos vêm em busca de negócios. Florianópolis, 4 jun. 1991, p. 20.
- 51 - EBID - BRAZILIAN TARGETED INFORMATION VENTURES. Export and Tourism Directory of Santa Catarina - Brasil 1987. Rio de Janeiro: EBID - Editora Páginas Amarelas Ltda., 1987.
- 52 - FERRER, Aldo. Intercâmbio garante a soberania. Transporte Internacional. Rio de Janeiro: ABTI, n. 51, ago. 1987.
- 53 - FERRARI, Luís Carlos. Crédito vai incentivar o desenvolvimento regional. Diário Catarinense. Florianópolis, 7 ago. 1988, p. 7.
- 54 - FRANK, André Gunder. Acumulação dependente e subdesenvolvimento: repensando a teoria da dependência. São Paulo: Brasiliense, 1980.
- 55 - FUNDAÇÃO DE ENSINO DO DESENVOLVIMENTO DO OESTE. Centro de Organização da Memória Sócio-Cultural do Oeste de Santa Catarina. Cadernos do CEOM. Chapecó: FUNDESTE, a. 2, n. 3, out. 1987.
- 56 - GAZETA DO POVO. Conselho tripartite será solução nas três fronteiras. Curitiba, 21 jul. 1989, p. 22.
- 57 - GOMEZ, J. M. Brasil e Argentina: do conflito à integração. Brasil: perspectivas internacionais. a. II, n. 11, p. 5-8, jul./set. 1986.
- 58 - GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA. PREFEITURA MUNICIPAL DE DIONÍSIO CERQUEIRA. Plano de emergência de Dionísio Cerqueira. Florianópolis, jun. 1979.
- 59 - GUERREIRO, Ramiro Saraiva. A integração Latino-Americana. In: SEMINÁRIO SOBRE INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA. Brasília: UnB, 1982, p. 13-7.
- 60 - INTERIOR. Onde o tempo parou. Brasília, a. X, n. 54, p. 52, jan./fev. 1984.
- 61 - JESUS, Adalberto Silva de. Encontro de Secretários do Trabalho. Diário Catarinense. Florianópolis, 17 jun. 1990, p. 6-8.
- 62 - JORNAL DE BRASÍLIA. Caderno de economia. Brasília, 21 set. 1988, p. 9.
- 63 - LAFER, Celso. A Bacia do Prata nas relações internacionais: Argentina e Brasil sob o signo de cooperação. In: Bacia do Prata: desenvolvimento e relações internacionais. Porto Alegre: UFRGS, 1987, p. 32-48.
- 64 - \_\_\_\_\_. & PEÑA, F. Argentina e Brasil no sistema de relações internacionais. São Paulo: Duas Cidades, 1978.

- 65 - LAVALLE, Patrícia Leiva. Evolución y desafíos del sistema de comércio internacional. Integración latinoamericana. Buenos Aires. p. 3-25, en./feb. 1987.
- 66 - LERDA, Juan Carlos & MUSSI, Carlos. Coordenação de políticas macroeconômicas no contexto da integração argentino-brasileira: uma avaliação crítica. In: Brasil - Argentina - Uruguai: a integração em debate. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1987.
- 67 - MENENDEZ, María Cristina & KERZ, Mercedes María. La Integración Argentina - Brasil: uma perspectiva política de análisis. Buenos Aires, ago. 1989. (mimeo).
- 68 - MIYAMOTO, Shiguenoli. Geopolítica e autoritarismo: o caso brasileiro. Revista de Cultura Vozes. Petrópolis, a. 72, n. 10, p. 32-46, dez. 1984.
- 69 - MONTORO, André Franco. A importância do entendimento Brasil - Argentina. Folha de São Paulo. São Paulo, 5 jul. 1989. Opinião. p. A-3.
- 70 - MONTEIRO, A. As exportações catarinenses vão atingir este ano (1988) US\$ 1,3 bilhão. Diário Catarinense. Florianópolis, 29 nov. 1988, p. 20.
- 71 - MOREIRA, José Renato Parreira. Porto de São Francisco do Sul e a Integração do Cone Sul na Área dos Transportes. Florianópolis, 1988. (mimeo).
- 72 - MOREIRA, Marcílio Marques. Comunicação do embaixador Marcílio M. Moriera na UNICAMP. Campinas, 1988. (mimeo).
- 73 - MOURA, Gerson. Brasil e Argentina. Ciência Hoje. São Paulo: Sociedade Brasileiro para o Progresso da Ciência, v. 8, n. 46, p. 30-8, set. 1988.
- 74 - MUNHOZ, Dercio Garcia. (org.) In: Brasil - Argentina - Uruguai: a integração em debate. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1987. p. 78-96.
- 75 - PIAZZA, Walter Fernando. A colonização de Santa Catarina. Porto Alegre: Pallotti, 1982.
- 76 - \_\_\_\_\_. Santa Catarina: sua história. Porto Alegre: Pallotti, 1983.
- 77 - RANGEL, Tereza. Processo levará dez anos, diz consultor. América Latina - noticiário de imprensa. Porto Alegre: CEDEP, v. 6, n. 1, p. 50, ago. 1990.
- 78 - RELATÓRIO SADIA. São Paulo: Gráficos Brunner Ltda., 1984-89.
- 79 - REVISTA CACEX. GATT: estrutura e função. Rio de Janeiro. a. 24, n. 1089, p. 12-7, jan. 1989.
- 80 - \_\_\_\_\_. Santa Catarina: um bom negócio. Rio de Janeiro. a. 24, n. 1090, p. 16-9, fev. 1989.

- 81 - REVISTA CACEX. Reunião Ministerial de Montreal. Rio de Janeiro. a. 24, n. 1101, p. 9-14, jul. 1989.
- 82 - \_\_\_\_\_. Argentina Via Dionísio Cerqueira. Rio de Janeiro. a. 24, n. 1101, p. 17, jul. 1989.
- 83 - \_\_\_\_\_. Rodada do Uruguai. Rio de Janeiro, a. 24, n. 1101, p. 10-4, nov. 1989.
- 84 - \_\_\_\_\_. Brasil - Argentina: os passos da integração. Rio de Janeiro. a. 24, n. 1109, p. 4-15, nov. 1989.
- 85 - REVISTA COMÉRCIO EXTERIOR. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, n. 102, maio/jun. 1989.
- 86 - REVISTA EXPANSÃO. a. 2, n. 10, 1991, p. 31.
- 87 - RIAL, Juan. Problemas de integração econômica e social de um país pequeno: o caso do Uruguai. In: Bacia do Prata: desenvolvimento e relações internacionais. Porto Alegre: UFRGS, 1987, p. 71-98.
- 88 - RIVANO, Neantro Saavedra. (org.). Brasil - Argentina - Uruguai: a integração em debate. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1987.
- 89 - ROLFE, Sidney & BURTLE, James. O sistema monetário mundial. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.
- 90 - RUETE, Javier Silva. Seminário sobre Integração Latino-Americana. Brasília. UnB, 1982.
- 91 - SANT'ANA, José Antonio. (org.). Brasil - Argentina - Uruguai: a integração em debate. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1987.
- 92 - SEARA INDUSTRIAL S.A. Relatório. Seara: 1988.
- 93 - SEMINÁRIO SOBRE INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA. Brasília: UnB, 1982.
- 94 - SHWARTSMAN, Helio. Sul do Paraguai tem as melhores ruínas das missões. Folha de São Paulo. São Paulo, 18ago. 1988. Turismo. p. G 10.
- 95 - SOARES, Teixeira. História da formação das fronteiras do Brasil. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1970.
- 96 - SUINOCULTURA INDUSTRIAL. São Paulo. a. 9, n. 109, maio 1988.
- 97 - TISNÉS, Alberto. El Gatt es vehículo de solidaridad cooperación y integración? Revista de la Facultad de Ciencias y de Administración. Buenos Aires, n. 27, dic. 1986.
- 98 - VILLELA, Ana Maria. O tratado da Bacia do Prata. Revista de Informação Legislativa do Senado Federal. Brasília. a. 21, n. 81, p. 147-176, jan./nov. 1984.
- 99 - VILLWOCK, L. Humberto de Mello. Integração Brasil - Argentina. Porto Alegre: UFRGS, 1989/1. (mimeo).

## **ANEXOS**

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 01 - EXPORTAÇÕES DE SANTA CATARINA - PRINCIPAIS PRODUTOS 1988 (JAN/SET) .....	80
QUADRO 02 - PRODUÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES CHAPECÓ - 1985-88 .....	104
QUADRO 03 - PRODUÇÃO DE PRESUNTOS DA COOPER CENTRAL .....	107
QUADRO 04 - ABATE DE BOVINOS DA COOPER CENTRAL .....	108
QUADRO 05 - ABATE DE SUÍNOS NO PERÍODO 1973-87 DA COOPER CENTRAL .....	108
QUADRO 06 - PRODUÇÃO DO GRUPO SEARA INDUSTRIAL 1986-87 .....	110
QUADRO 07 - REDUÇÃO DAS DISTÂNCIAS ENTRE OS CENTROS ARGENTINOS E BRASILEIROS VIA DIONÍSIO CERQUEIRA .....	137
QUADRO 08 - PRODUTOS COMERCIALIZADOS ENTRE OS QUATRO PAÍSES SUL-AMERICANOS ISENTOS DE TAXAS DE IMPORTAÇÃO .....	172

## LISTA DE MAPAS

MAPA 01 - PAÍSES DO CARICOM .....	55
MAPA 02 - ECONOMIA DAS DIFERENTES REGIÕES DE SANTA CATARINA .	74
MAPA 03 - REDE VIÁRIA QUE INTEGRA SANTA CATARINA .....	125
MAPA 04 - LOCALIZAÇÃO CENTRALIZADA DE DIONÍSIO CERQUEIRA (SC) .....	134
MAPA 05 - DIONÍSIO CERQUEIRA E AS DISTÂNCIAS EM RELAÇÃO A OUTROS CENTROS BRASILEIROS E SUL-AMERICANOS .....	135
MAPA 06 - ZONAS DE APOIO ÀS FUTURAS INSTALAÇÕES DO PORTO SECO .....	144
MAPA 07 - APROXIMAÇÃO GEOGRÁFICA ENTRE OS PAÍSES SUL-AMERI- CANOS E OS ESTADOS DA REGIÃO SUL DO BRASIL .....	167
MAPA 08 - RODOVIAS E FERROVIAS QUE DÃO ACESSO AO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL .....	175



## LISTA DE TABELAS

TABELA 01 - PRODUTO INTERNO BRUTO CATARINENSE .....	92
---	----

## LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01 - EVOLUÇÃO DAS EXPORTAÇÕES CATARINENSES .....	76
GRÁFICO 02 - RECEITA TRIBUTÁRIA DO ICM/ICMS - SC .....	86
GRÁFICO 03 - EXPORTAÇÕES TOTAIS DE SANTA CATARINA - 1º SEM./ 1989 .....	88
GRÁFICO 04 - DEFASAGEM CAMBIAL ACUMULADA - 1º SEM./1989 .....	89